DIE GRIECHISCHE HANDELSMARINE.

von

Dr. ALEXANDER N. PACHNOS.

Berlin 1920.

DIE GRIECHISCHE HANDELSMARINE.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde genehmigt von der philosophischen Fakultät der Friedrich-Wilhelms-Universität zu Berlin.

von

BIBLIOTHEEK RIJKS UNIV. LEIDEN

Alexander N. Pachnos
aus Chios (Griechenland)

Tag der Promotion: 10. August 1920.

REFERENTEN: PROF. HERKNER
PROF. SERING

MEINEN
HEISSGELIEBTEN ELTERN

Inhalt.

	Seite
Inhaltsverzeichnis.	V u. VI
A. Allgemeine Vorbedingungen für die griechische Handelsmarine.	1—4
I. Einführung	1
II. Bodengestalt und Gliederung Griechenlands	2—3
III. Verkehrsgeographie des Landes	3—4
B. Die Entwicklung der griech. Handelsmarine bis zur Gegenwart und die entwicklungsbestimmenden Faktoren.	4—75
I. Historische Entwicklung d. griech. Handelsmarine	4—20
a) 1453—1830	4—8
b) 1830—1914	8—18
c) 1914 bis zur Gegenwart	18—20
II. Die Personalfrage in d. griech. Handelsmarine	21—32
a) Mannschaftsmaterial, Rekrutierungsgebiete	21—22
b) Personalausbildung	22—24
c) Vereinsbildung	24—25
d) Arbeits- und Lohnverhältnisse	25—27
e) Soziale Fürsorge	28—32

Seite

III. Unternehmungen in der griech. Handelsmarine 32—63

a) Küstenschiffahrt 32—41
b) Trampschiffahrt 41—51
c) Linienschiffahrt 51—53
d) Das Kapital in der gr. H. M. 53—58
e) Verbandsbildungen 59
f) Seeversicherung 59—61
g) Schiffbau 61—63

IV. Griechische Häfen 63—75

a) Allgemeine Hafenverhältnisse 63—69
b) Die Verhältnisse griechischer Häfen 69—75

C. Rückblick und Ausblick 75—79

Anmerkungen 80—90

Literaturangaben 90 - 92

Lebenslauf 93

Allgemeine Vorbedingungen für die griechische Handelsmarine.

Der Weltkrieg hat die Geschicke aller Völker stark beeinflußt, und durch seinen Abschluß ist im Schicksal der Nationen ein Wendepunkt eingetreten. Auch das griechische Volk befindet sich in diesem Augenblick an einer entscheidenden Stelle seines Entwicklungsprozesses, und dem Auge des kundigen Betrachters bietet sich eine unendliche Fülle von Problemen dar. Mögen nun auch die politischen Fragen für die Zukunft definitiv abgeschlossen sein, so bedürfen doch noch die wirtschaftlichen Probleme ihrer Lösung, und sie fordern eine solche gebieterisch. Aus der Fülle der Fragen, die das wirtschaftliche Leben des griechischen Volkes bietet, will ich für die folgende Abhandlung die der griechischen Handelsmarine herausgreifen, und zwar wähle ich sie deshalb, weil die Handelsmarine, als einer der wichtigsten Erwerbszweige des griechischen Volkes, an einer bemerkenswerten Stelle des Wirtschaftslebens steht, und so auch einer besonderen Betrachtung bedarf. Es soll nun im folgenden nicht die Entwicklung der griechischen Handelsmarine durch alle Zeiten und Wandlungen der Wirtschaft und der Technik verfolgt werden. Im Plane dieser Arbeit liegt nur die nähere Aufgabe, eine zusammenfassende Übersicht der herrschenden Zustände in der griechischen Handelsmarine zu geben, wie sie bedingt waren und entstanden, und welche Entwicklungsmöglichkeiten sie für die Zukunft bieten.

Für die gesunde Entwicklung der Volkswirtschaft eines Landes ist nun das Verkehrswesen einer der wichtigsten Faktoren. Der Güteraustausch, auf dem im Grunde ja die ganze Volkswirtschaft beruht, ist ohne diesen Faktor undenkbar. Nun wird sich das Verkehrswesen in einem Lande stets nach den vorhandenen Naturverhältnissen richten müssen, und bei Betrachtung Griechenlands wird man empfinden: „Seefahrt tut not!“

„Die Natur des Erdraumes ist bekanntlich von tiefgehendem Einfluß auf die menschliche Geschichte, daß man diese nicht begreifen kann, ohne jene zu kennen.“ [1]) Und welches ist nun der geographische Charakter Griechenlands? Man bezeichnet es mit als Balkanland, und doch ist es in „allen geographischen Beziehungen: Lage, Bau, Bodengestalt, Klima, und daher auch in kultureller Hinsicht von den Balkanländern durchaus verschieden, und man darf es nicht zu diesen rechnen“. [2]) Der Hauptunterschied ist die bis zum Übermaß gesteigerte Gliederung Griechenlands durch junge Einbrüche der Erdkruste.“ [3]) Hügelländer, Gebirge, dazwischen Ebenen im fruchtbaren Becken folgen im buntesten Wechsel. „Und dieselben Ursachen, die die Zertrümmerung im Innern des Landes hervorbrachten, bewirkten auch eine ungeheure Gliederung und Zerfaserung der Küste, das Eindringen des Meeres bis ins Innerste des Landes, die Loslösung zahlreicher Inseln, den Reichtum an Hafenbuchten.“ [4])

Da hier die Geographie Griechenlands zum Zwecke volkswirtschaftlicher Probleme erwähnt wird, muß die Küste Kleinasiens, die zwar augenblicklich noch nicht politisch zu Griechenland gehört, aber mit dem Lande in engster wirtschaftlicher Verbindung steht, mit in die Betrachtung hineingezogen werden, denn: „das Ägäische Meer ist keine Völkerscheide. Das westliche Kleinasien streckt seine Halbinseln den Landzungen Griechenlands entgegen, die Inseln bilden die Brücke, nirgends im Meer gibt es eine Stelle, wo der Schiffer nicht ringsum aufragende Berggipfel erblickt. So fluten die Volksstämme hinüber und herüber, und wenn die Politik zeitweilig, wie in der Gegenwart, eine Grenzlinie hindurchgezogen hat, so bleibt dieselbe immer künstlich und ephemer und vermag weder den Verkehr und den Austausch der Kultur noch den Expansionsbestrebungen der Völker und Staaten Schranken zu setzen.“ [5])

Der Westküste Kleinasiens ist, wie dem ganzen Naturgebiet der Ägäis, eine äußerst intensive Küstengliederung eigen, die mit

---

[1]) Philippson: Land und See der Griechen.

[2]) Philippson: Die geographischen Grundlagen der Politik Griechenlands, S. 94.

[3]) Philippson: Mittelmeergebiet, 3. Aufl., S. 78.

[4]) Philippson: Mittelmeergebiet, 3. Aufl., S. 78.

[5]) Meyer: Geschichte des Altertums, I 2, S. 759.

einer ebenso reichen vertikalen Gliederung verbunden ist. Eine unübersehbare Fülle von Inseln, Vorsprüngen und Buchten der verschiedensten Größen und Formen, ein übergroßer Reichtum an natürlichen Häfen, ist hier die Folge von tektonischen Einbrüchen und von allgemeiner Senkung des Landes in junger Vergangenheit. Die Natur dieses Küstengebietes ist dieselbe wie diejenige Griechenlands, mit dem es durch Inselschwärme und -reihen quer über das Ägäische Meer eng verbunden ist, besonders durch den Inselbogen Rhodos-Kreta im Süden, die Sporaden und Kykladen in der Mitte.[6]) So kann mit Recht gesagt werden: „Einzigartig und unvergleichlich wie das Phänomen der griechischen Kultur in der Geschichte der Menschheit, so ist auch das Gebiet, in dem sie erwuchs, einzigartig.“ Noch besonders günstig wirkt die Lage des Mutterlandes zwischen drei Meeren, und die Summe der genannten Faktoren hat nicht nur im Altertum, wo das Land der Mittelpunkt der damaligen Welt war, die höchste Kultur erzeugt, sondern sie bildet auch heute noch die tiefere Ursache für den Erfolg der kühnen und weitblickenden Unternehmungen der griechischen Bevölkerung.

Der ganze Charakter der Küste wies das Volk auf die Schiffahrt hin. Hatte auch die primitive Schiffahrt auf dem Ägäischen Meere ihre Gefahren und Schwierigkeiten, so ist sie doch im Vergleich mit andern Meeren sehr erleichtert durch die Regelmäßigkeit der Luftströmungen im Sommer, das völlige Fehlen des Nebels, den überwiegend heiteren Himmel, die überall nahen Küsten und endlich durch die vorzügliche Küstengestaltung selbst. Steilküsten walten bei weitem vor, und genügend tiefes Meer tritt fast überall an sie heran. Sandbänke und Untiefen sind selten. So wenig günstig die Bodenbeschaffenheit im Innern des Landes zum Bau von bequemen Straßen und Eisenbahnen war, um so geeigneter war die Küste zur Anlegung von Häfen, so daß der Handel fast nur durch die See erfolgt. Zu dieser vorteilhaften Küstengestaltung kam die Lage Griechenlands in Form einer Halbinsel zwischen drei Meeren. Bedenkt man nun noch die hervorragende Bedeutung des Mittelmeeres, so ist es deutlich, daß auch in verkehrsgeogra-

---

[6]) A. Philippson: Kleinasien, Handbuch der regionalen Geologie, 3B. 5. 2. Heidelberg 1918. S. 2.

phischer Hinsicht Griechenland besonders bevorzugt ist. Zwar war die Bedeutung des Mittelmeeres im Laufe der Zeit eine wechselvolle. „Seine Verkehrslage war nur solange eine hervorragende, als sich die Kultur und der Weltverkehr um das östliche Mittelmeer herum gruppierte.“ [7]) Aber auch heute hat das Mittelmeer seine Rolle noch nicht ausgespielt. [8]) Durch Eisenbahnbauten in Kleinasien und in Afrika und besonders durch die Eröffnung des Suezkanals wurde es zu einer Hochstraße des Weltverkehrs. Als Durchgangsland konnte Griechenland davon nur profitieren, und so wurde auch ihm „die Lage zwischen den Meeren, die für die Entwicklung von Staaten und Staatengruppen die allergrößte Wichtigkeit hat“, von Bedeutung. [9])

Wenn nun im folgenden die Probleme der griechischen Handelsmarine erörtert werden sollen, so möchte ich jetzt erst eine kurze geschichtliche Übersicht der Entwicklung der griechischen Seeschiffahrt folgen lassen, da ja jegliche Gegenwart durch die Vergangenheit bedingt ist. Zudem ist es eine bestehende Tatsache, daß der historisch Gebildete nicht nur seine eigene Zeit besser versteht, sondern auch die Richtlinien des Geschehens erkennt und so die Probleme, welche vor ihm liegen, leichter zu lösen vermag, seien diese nun politischer oder volkswirtschaftlicher Art. Deshalb gebe ich einen kurzen Überblick über die Geschichte Griechenlands in der Neuzeit, soweit diese eine Einwirkung auf die Entwicklung der Handelsmarine erkennen läßt.

---

[7]) Philippson: Peloponnes, S. 598.

[8]) Mohr: Politische Probleme.

[9]) Penck: Politische und geographische Lehren des Krieges 1915 S. 23.

Die Entwicklung der griechischen Handelsmarine und die entwicklungsbestimmenden Faktoren.

I. Historische Entwicklung der griechischen Handelsmarine.

Mit dem schicksalsschweren Jahre 1453 möchte ich beginnen, jenem Jahre der Eroberung Konstantinopels durch die Türken. Es war der Schluß des großen Dramas, Griechenland war durch die Türken unterjocht. Der Verlust der politischen Freiheit hatte den Verlust der wirtschaftlichen Unabhängigkeit zur Folge. Zwar lastete das Joch nicht in allen Teilen des Landes gleichmäßig schwer, da die Sieger, je nachdem die Bevölkerung sich schneller oder langsamer ergab, leichtere oder härtere Bedingungen stellten. Jedoch lag im allgemeinen die Wirtschaft völlig danieder, und die Schiffahrt im griechischen Gewässer befand sich vollkommen in den Händen der Kaufleute des westlichen Europa. Allmählich begann sich in den Landesteilen, wo die Unterdrückung nicht allzu groß war, der alte Handelsgeist zu regen, und es kam daselbst zu einem relativen Aufschwung des Handels und somit auch zur Bildung einer Handelsmarine.

Die Seeherrschaft im Mittelmeer übten zu jener Zeit die Barbaresken aus, und nur mit Mühe konnte sich die christliche Schiffahrt ihnen gegenüber behaupten. Außerdem bot sich dem griechischen Seemann noch eine besondere Schwierigkeit, denn er befand sich zwischen zwei Feuern: Auf der einen Seite verhinderten die Türken jegliche Entwicklung der griechischen Marine, da sie diese als Wiege der griechischen Freiheit betrachteten, während andrerseits die merkantilistische Handelspolitik der italienischen Seestädte ihr den Levantehandel unterband, der doch die natürliche Interessensphäre des griechischen Kaufmanns war. Erst nach Vernichtung der politischen und der Seeherrschaft der italienischen Handelsstädte, konnten sich die Griechen von neuem der See

zuwenden. Arbeitslosigkeit und Armut trieben sie hinaus, und sie suchten ihren Vorteil in der Seeräuberei; denn, wie Peschel treffend bemerkt, gehört „das Piratenhandwerk zu den Entwicklungskrankheiten des Völkerverkehrs". [10])

Nach und nach trat an die Stelle des Seeraubes der friedliche Handel, die Bedingungen für die Griechen besserten sich, und sie wurden die besten Seeleute des türkischen Reiches. Bald beherrschten sie die gesamte Küstenschiffahrt, und die alten Handelsbeziehungen zum westlichen Europa, die schon in der Zeit der Kreuzzüge bestanden hatten, wurden wieder aufgenommen und erreichten im 18. Jahrhundert eine kaum geahnte Höhe. Zudem sah sich die türkische Regierung gezwungen, wegen ihrer eigenen schwierigen Lage, den Griechen gegenüber milder aufzutreten. „So gelangten sie zu Reichtum, Einfluß und Selbständigkeit, mit dem erweiterten Handel aber in den Besitz einer trefflichen Marine. Die türkischen Schiffe selbst pflegten zuletzt mit griechischen Matrosen bemannt zu werden." [11])

Seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts erfuhr der griechische Seehandel eine noch weitere Ausdehnung. Durch den Russisch-Türkischen Vertrag von Kioutschouk-Kainartzi (1774) erhielt Rußland ein indirektes Recht zum Schutz der Orthodoxen in der Türkei. Die griechischen Seeschiffe wurden dem Schutz der russischen Botschaft in Konstantinopel unterstellt und erhielten auch andere ausgedehnte Privilegien. Ein weiteres günstiges Moment war, daß die größte Zahl der russischen Konsuln in der Türkei geborene Griechen waren und zumeist Reeder, somit also ihre Landsleute erfolgreich unterstützen konnten. [12]) Das war der Augenblick der Wiedergeburt der griechischen Handelsmarine. Es war ihr so ermöglicht, sich den Verfolgungen der türkischen Regierung zu entziehen, denn diese war wegen ihrer Schwäche nicht imstande, Rußland die Stirne zu bieten. Eine weitere Folge des Vertrages von Kioutschouk-Kainartzi war die freie Durchfahrt durch die Meerengen. Die Cerealien Südrußlands wurden ausschließlich an die Häfen des Schwarzen Meeres geführt und konnten bequem

---

[10]) Murken, S. 38.

[11]) v. Maurer, I. S. 20.

[12]) Andreades: La marine marchande grecque in „Journal des Economistes". Sept. 1913.

dem Welthandel zugänglich gemacht werden. (2)

Diese Ausdehnung der russischen Macht, diese Erschließung neuer Länder für den Weltverkehr steigerten ihrerseits wieder den griechischen Handel. Dazu kam noch der natürliche Drang der Griechen, speziell der Insulaner des Ägäischen Meeres, zum Schiffbau und zur Seefahrt, und wir sehen alle günstigen Faktoren zum Aufschwung der Handelsmarine vereinigt. Da nun aber mit Hilfe der Marine eine verbesserte Absatzmöglichkeit und eine Erweiterung des Absatzgebietes geschaffen war, stellte sich mit vergrößerter Nachfrage auch eine Steigerung der Produktion ein. Die Erzeugnisse der griechischen Länder: Wein, Oliven, Rosinen, Apfelsinen usw., wurden ausgeführt, und, um dem Export genügen zu können, sah sich der Landmann gezwungen, nutzbringender zu arbeiten. Eine gewisse Blüte des Ackerbaus, die als Folge eintrat, steigerte ihrerseits wieder das Angebot. Eine Vermehrung der Schiffsbauten wurde erforderlich, und es trat eine Vergrößerung der Marine ein.

Doch weit einflußreicher als diese friedliche Entwicklung waren die Kriege, die im Zusammenhange mit der französischen Revolution stehen. Durch die Kontinentalsperre war der französische Seehandel, der schon seit Colberts Zeiten blühte, ebenso der italienische und holländische Handel lahmgelegt. Dies waren die einzigen Völker, die für den Levantehandel in Betracht kamen, da sich die österreichische Handelsmarine noch in ihren Anfangsstadien befand. Durch die Sperre war die Nachfrage nach Getreide in Westeuropa sehr groß, und dieser Umstand wurde durch die schlechte Ernte noch gesteigert. Diese Konjunktur benutzte der griechische Kaufmann, und konkurrenzlos konnte er den ganzen Seehandel des östlichen Mittelmeeres und des Schwarzen Meeres an sich bringen und große Reichtümer erwerben. Er kaufte billig auf den Märkten des Schwarzen Meeres ein, und gelang es ihm dann, die Blockade zu durchbrechen, so verdiente er das dreifache bis vierfache des Wertes der Ware. (3) Die Engländer unterstützten ihn bei diesen Unternehmungen auf jegliche Weise. Dennoch war der griechische Seehandel sehr bedroht, sei es durch die Gefahren, in die er sich durch Bruch der Blockade begab oder durch die Piraterie der Barbaresken im Mittelmeer. Diese Umstände zwangen die griechischen Kaufleute, ihre Schiffe zum

Schutze auszurüsten, und um sie zum Kampfe tauglicher zu machen, begann man größere und schnellere Schiffe zu bauen und die Bemannung in der Verteidigung zu üben. Diese Übungen wurden ausgedehnt, und man kann diese latente Kriegsvorbereitung etwa mit dem Krümpersystem der Deutschen vor den Freiheitskriegen vergleichen. Hier wie dort erwuchsen aus diesen kleinen Anfängen die Säulen des nationalen Befreiungskampfes.

Dem griechischen Volke kamen aber noch die Reichtümer zu Hilfe, die besonders die Einwohner der argolischen Inseln jahrzehntelang gesammelt hatten, und die mit diesem Gelde geschaffene Handelsflotte stand im gegebenen Augenblicke zur Verfügung. Nur durch das organische Zusammenarbeiten des Mutterlandes und der Inselbewohner konnte das große Ziel erreicht werden. Umsonst hätten die Festlandgriechen ihr Blut vergossen, hätten nicht die Inselbewohner ihre Schiffe und Besatzungen zur Verfügung gestellt und in großzügiger Weise die ganze Unternehmung finanziert. Ein jeder gab Gut oder Blut, je nachdem es die Sache forderte und er es vermochte. (4)

Die Gründung eines unabhängigen griechischen Staates hat aber nicht Befreiung aller Stammesgenossen gebracht. Vier Fünftel der griechischen Nation blieb noch unter fremder Herrschaft und fast ein Jahrhundert ist verflossen, bis der größte Teil der Griechen seine Freiheit erlangt hat. Wie aber sah das Land, wie die Bevölkerung aus, die an diesem entscheidenden Wendepunkt ihres Geschickes standen? „Der Zustand, in dem sich das Land befand, war entsetzlich. Nirgends Wege, keine Straßen, keine Brücken,[13]) Dörfer und Städte waren verbrannt, keine Häuser, das Volk in Lehmhütten wohnend, die Bevölkerung selbst mißtrauisch, raffiniert und erbärmlich arm. Die Landwirtschaft lag völlig darnieder. Dazu herrschte durch den voraufgegangenen Krieg Mangel an Menschen, Mangel an Arbeitslust und folglich auch Mangel an Arbeitskräften. Doch früher oder später begann die Bevölkerung sich wieder aufzuraffen. An solchen Stellen trat dann eine gewisse Ordnung ein und so entstand in kleinem Umfange eine landwirtschaftliche Produktion. Es herrschten also wieder primitive Verhältnisse. Von Verkehrswesen war keine Spur zu sehen. Politisch

---

[13]) v. Maurer, S. 216.

litt das Land an furchtbaren inneren Parteikämpfen.[14])

Jedoch mit der Zeit besserten sich die Verhältnisse: das Land wurde intensiver bebaut, neue Städte wurden begründet, an der Küste aber lockte die Lust zur Arbeit und der Unternehmungsgeist des Kaufmanns zu neuen Taten, und bald sehen wir, daß die alten Beziehungen zum Auslande wieder angeknüpft werden. Aber nicht das Volk allein bemühte sich, seine Lage günstiger zu gestalten, sondern auch die Persönlichkeiten in den leitenden Stellungen unterstützten es. So widmete der erste Gouverneur nach der Restauration Kapodistrias seine besondere Aufmerksamkeit dem Aufbau und der Organisation der griechischen Handelsflotte. Er förderte die Schiffsbesitzer, welche durch die Revolution ihr Hab und Gut eingebüßt hatten, und ein besonderer Ausschuß wurde gebildet, welcher zu untersuchen hatte, ob und wieviel ein jeder geschädigt worden war. Die Ansprüche der Rheder wurden geprüft, und der Kommission standen auch Geldmittel zur Verfügung, um gerechtfertigte Forderungen zu erfüllen, wie z. B. um Schiffe zum Seehandel wieder tauglich zu machen. Eine Folge davon war, daß viele Inselbewohner ihren alten Beruf wieder ergriffen und sich den Werken des Friedens widmeten.[15])

Zu gleicher Zeit jedoch wirkte derselbe Kapodistria auch hemmend ein. Um Ordnung in den erbärmlichen Verhältnissen zu schaffen, regelte er die Hafenpolizei bis in die kleinsten Einzelheiten und forderte so Dinge, die in der Praxis unausführbar waren. Ob die Schiffahrtspolitik Kapodistrias dem Lande von Nutzen war, steht dahin. Die Meinungen gehen in dieser Beziehung sehr auseinander, und die Literatur ist nicht objektiv, ja sogar vielfach direkt tendenziös. Daß er nicht das richtige Verständnis für die Not des Landes, und besonders für die Inselbewohner hatte, erhellt daraus, daß er das ohnehin zerrüttete Land veranlaßte, sich durch furchtbare innere Parteikämpfe noch mehr zu schwächen. Jedoch muß betont werden, daß sein Ziel war, Ordnung in das Chaos zu bringen; also die Absicht war gut, nur der Weg führte falsch, und er selbst fiel als Opfer der von ihm veranlaßten Kämpfe. So gesund im Grunde seine Theorien über Wirtschaftspolitik waren,

[14]) Kyriakidis: Geschichte des zeitgenössischen Griechentums. I. S. 227. Thiersch, I. S. 219.

[15]) Anargyros Spetsiotika, S. 34.

so mußte ihre Realisierung scheitern an der Mangelhaftigkeit der ausführenden Organe und nicht zuletzt an der Kürze der Regierungsdauer.[16]) Aber dennoch hatte diese genügt, um auch die Bildung einer Kriegsflotte ins Leben zu rufen, welche für die damaligen Verhältnisse Griechenlands vollkommen hinreichend war. Obwohl sich die Rheder der Schaffung einer Staatsmarine, die ihren Privatinteressen hinderlich war, widersetzten, so gelang es dennoch. Unter der Führung bewährter Seehelden wurde der Seeräuberei ein Ende gemacht[17]) und in Poros wurde ein Flottenarsenal begründet[18])

Einen weiteren Aufschwung nahm dann die griechische Schifffahrt zur Zeit der Regentschaft, die während der Minderjährigkeit König Ottos des Ersten eingesetzt wurde. Gleich zu Beginn ihrer Tätigkeit erkannte sie, daß die Handelsmarine der Lebensnerv des griechischen Wirtschaftslebens wäre, und es war ihr Bestreben, die verworrenen Verhältnisse zu ordnen. Sie veranlaßte die Errichtung und Organisation eines Marine-Ministeriums, in dessen Wirkungskreis nicht nur der Bau und die Erhaltung der Kriegsflotte, sondern auch die Herstellung, Pflege und Verbesserung der Seehäfen, Marinearsenale und Marinemagazine gehörte.[19]) Auf das Verkehrswesen, welches vollkommen darniederlag, (5) richtete diese Regierung ihr besonderes Augenmerk. Hauptsächlich sollte die Verbindung mit dem Auslande gefördert werden, besonders mit der Türkei, und so überließ die Regierung dem Unternehmer Feraldi 6 Schiffe zur Unterhaltung einiger regelmäßiger Verkehrslinien. Dieser Vertrag wurde schon 1834 erneuert und so erweitert, daß der Post-, Packet- und Passagierdienst in einer damals allerseits befriedigenden Weise geregelt wurde. (6) Gegen einen monatlichen Zuschuß von 4000 Drachmen mußte sich Feraldi verpflichten, stets 11 griechische Schiffe fahrtbereit zu halten. Das nationale Interesse wurde nicht nur durch die Wirkung des Vertrages begründet (denn an der kleinasiatischen Küste wohnten ja Millionen von Stammesgenossen), sondern durch eine darin enthaltene Klausel, welche forderte, daß alle auf diesen Schiffen beschäftigten

---

[16]) Bartholdy, II. S. 44.
[17]) v. Maurer, I. S. 280.
[18]) v. Maurer, I. S. 509.
[19]) v. Maurer, III. S. 203.

Kapitäne und mindestens zwei Drittel der Besatzung Nationalgriechen sein mußten. Ebenso förderte der Staat nach außen hin die Sache des griechischen Seehandels, indem er zu dessen Unterstützung an den wichtigsten Hafenplätzen des Mittelmeeres Konsuln ernannte. Zugleich baute er Arsenale und Magazine. Auch aus privater Hand wurden Mittel zur Verfügung gestellt, aber die aufgebrachte Kraft genügte doch nicht, um den Verkehr auf das notwendige Maß zu heben.

Erst mit Hilfe zweier ausländischer Gesellschaften gelang es, dem Verkehrswesen aufzuhelfen. Dies waren die „Messageries maritimes" und der „Österreichische Lloyd". Die griechische Regierung hatte diese Konzessionen machen müssen, da die Verkehrsmittel um jeden Preis verbessert werden mußten und eine einheimische Gesellschaft nicht zustande gekommen wäre. So waren die Exporteure aus Mangel an eigenen Dampfern gezwungen, alle Waren, die rasch befördert werden mußten, den beiden fremden Gesellschaften zu überweisen, welche auf diese Weise das Monopol des Dampferverkehrs mit den übrigen Ländern in ihre Hand bekamen. Zwar unterhielten auch die Engländer rege Handelsbeziehungen mit der Levante, und es befanden sich 5 regelmäßige Dampferlinien nach dem Orient in ihrem Besitz,[20]) aber sie konnten sich in keine Konkurrenz, besonders mit dem österreichischen Lloyd einlassen. Wie die Regentschaft den griechischen Handel auf jede mögliche Weise unterstützte, geht auch aus den Handels- und Marineverträgen hervor, die sie mit den fremden Mächten schloß, und die zu gleicher Zeit dazu dienten, die Beziehungen zum Auslande zu fördern. Bisweilen fand sie dabei Widerstand, so bei dem mit Österreich am 20. 2. 1835 geschlossenen Vertrag, obwohl mit Unrecht, da keine Bevorzugung vorlag.

Von besonderer Wichtigkeit war fernerhin der am 30. 3. 1840 geschlossene griechisch-türkische Vertrag. Er bildet einen ersten Versuch, die Seehandelsbeziehungen beider Länder zu regulieren und unterscheidet sich nur wenig von dem zehn Jahre später geschlossenen. Die Wirkungen dieses Vertrages waren von großer Bedeutung für den Seehandel beider Länder, und er legte den Grundstein zu dem Aufschwung, den die griechische Handelsmarine im Laufe der nächsten Jahrzehnte nahm.

---

[20]) Kraus: Schiffahrt, S. 98.

Noch mehr aber verdankt diese der damaligen Zeit, nämlich die Grundgesetze, welche sie über Jahrzehnte hinaus, ja bis ins 20. Jahrhundert geleitet haben. Besonders handelt es sich da um die Verordnung vom 15.—27. Oktober 1833, nach welcher Nationalschiffen der Schutz des Staates zugesprochen wurde, gegen Schiffe der Staaten, die ihren eigenen besondere Vorrechte einräumen. Es gilt also der Grundsatz der Reciprocität. Gefordert wird folgendes:

1. Nationale Schiffe haben das ausschließliche Recht der Küstenschiffahrt,
2. Fremde Schiffe haben höhere Schiffahrts- und Hafengebühren zu entrichten,
3. Fremde haben höhere Zollsätze zu bezahlen.[21])

Privilegiert waren nur diejenigen Schiffe, die in einem griechischen Hafen beheimatet waren, und späterhin wurde noch gefordert, daß sie auch in Griechenland gebaut oder von Griechen im Kampfe für das Vaterland erbeutet sein mußten. Fernerhin bestand die Bedingung, daß sie ausschließliches Eigentum griechischer Staatsangehöriger sein, und sämtliche Offiziere sowie drei Viertel der Mannschaft Nationalgriechen sein mußten.[22]) In andern Worten, diese Maßregeln waren von einer reinen Protektionspolitik diktiert. Es folgten dann genaue Verordnungen über sorgfältige Untersuchungen der Beschaffenheit und der Bauart der Schiffe und über ihre Messung und Eichung. Das Eigentumsrecht der Schiffe, die unter griechischer Flagge fuhren, wurde auf griechische Staatsangehörige beschränkt, nur höchstens der halbe Anteil an einem Schiffe durfte einem Ausländer gehören. Auch die Regulierung der Hafengebühren und die Organisation der Hafenbehörden wurde einer Neuordnung unterzogen.[23]) Sämtliche Häfen wurden in 5 Bezirke eingeteilt, so daß die Hafenpolizei infolgedessen übersichtlicher und somit durchgreifender arbeiten konnte.

Noch wichtigere Verordnungen folgten im Jahre 1836. Das griechische Handelsgesetz vom 19. 4. 1836 beschäftigt sich in seinem zweiten Teil ausschließlich mit Handel und Schiffahrt. Es war eine fast ans Lächerliche grenzende mangelhafte Übersetzung

---

[21]) Vergl. Staatsanzeiger 1836, S. 269—276.
[22]) v. Maurer, II. S. 139.
[23]) Griechischer Staatsanzeiger 8/20. II. 1834, Nr. 9, S. 65—67.

des französischen „Code de commerce“ und wurde in den späteren Zeiten unzulänglich; doch ändert das nichts an der Tatsache, daß die griechische Regentschaft bzw. Regierung damit völlig ihren Zweck erreichte, nämlich die Klarstellung der Verhältnisse im öffentlichen und im privaten Recht in der griechischen Schiffahrt, selbst ein statistisches Bureau wurde eingerichtet, das allerdings recht mangelhaft arbeitete. Eine weitere wichtige Verordnung war die vom 14. Februar 1836 über die Handelsmarine, die eine Erweiterung der Grundgesetze darstellt.

Durch diese besondere Förderung entwickelte sich die Marine fort, bis im Jahre 1850 eine gewisse Hemmung eintrat. Der englische Admiral Packer blockierte Piräus und beschlagnahmte griechische Handelsschiffe wegen politischer Differenzen. Diese vorübergehende Entwickelungsstörung wurde wenige Jahre später (1856) wieder reichlich ausgeglichen. Durch den Ausgang des Krimkrieges wurde das Los der in der Türkei lebenden Griechen erheblich verbessert. Die Willkür der Türken wurde ihnen gegenüber beschränkt, und so konnte das Wirtschaftsleben sich entfalten. (7) Ein weiterer günstiger Faktor zur Hebung der griechischen Marine war die Eröffnung der russischen Häfen am Schwarzen Meere, welche stets ein Hauptfeld der Betätigung der Griechen waren. Zwar hatten sich durch die vorhergehenden kriegerischen Ereignisse Schiffe aller seefahrenden Nationen im östlichen Mittelmeer angesammelt, und diese bildeten für die griechische Handelsflotte eine Konkurrenz. Aber die Krisis war bald vorüber, und dieses wird am besten durch die Tatsache bewiesen, daß die Regierung sich genötigt sah, drei Dampfer einzustellen, um den Passagier- und Güterverkehr zwischen den einzelnen Provinzen zu verbessern.

Um dieses Ziel wirksam zu erreichen, regte nun die Nationalbank von Griechenland die Gründung einer Seeschiffahrtsgesellschaft an.[24]) Aber dieser Plan, wie auch der Vorschlag einer Interessentengruppe, an deren Spitze die im Auslande lebenden Griechen Stournaras und Tositsas standen, eine Seegesellschaft mit 10 000 000 Drachmen Grundkapital zu gründen, scheiterten. Die Schuld hieran trugen die seit der Mitte der dreißiger Jahre geschlossenen Verträge und besonders der am 27. 11. 1850 mit dem

[24]) Moraitinis, S. 370.

Österreichischen Lloyd eingegangene. Die ausländischen Schiffsherren ließen sich die einmal erhaltenen Privilegien nicht entwinden, und hierin ist auch einer der Gründe zu suchen, aus welchem in späteren Jahren eine lebenskräftige griechische Seeunternehmung fehlt.

Noch einmal, im Jahre 1855, wurde der Versuch gemacht, eine Dampfergesellschaft mit staatlicher Subvention zu gründen, aber auch diese Hoffnung schlug fehl. Der Staat, der der Hauptaktionär dieser Gesellschaft war, mußte seine ganze Aufmerksamkeit auf innerpolitische Kämpfe richten, und die wirtschaftliche Lage des Mutterlandes bot nicht die nötigen Voraussetzungen für das Gedeihen einer einheimischen Schiffahrtsgesellschaft. Von einem gewissen Vorteil für die Handelsmarine im allgemeinen war der Bau einer telegraphischen Verbindung zwischen Griechenland und der Türkei im Jahre 1859.

So hatte sich der griechische Staat seit der Revolution auf die verschiedenste Weise bemüht, die Handelsmarine zu fördern, aber alle Versuche waren nur von geringem Erfolge gekrönt gewesen, und der Staat selbst trug zu der Schuld bei. Er erließ Verordnungen vom grünen Tisch aus und schenkte den praktischen Vorschlägen der Seeleute nur wenig Gehör. Diese forderten zwei Jahrzehnte vergeblich die Errichtung mehrerer Leuchttürme, und noch im Jahre 1850 war nur ein einziger, der der Insel Syra vorhanden. (8) Zudem herrschten im griechischen Gewässer traurige Zustände, so daß der ausländische Kaufmann griechischen Schiffen seine Waren nicht anzuvertrauen wagte. Da es keine Register gab, in welche die Schiffe mit Baujahr, Klasse und Tonnengehalt eingetragen wurden, war ihm das Risiko zu groß. Das griechische Konsularwesen war ebenfalls schlecht ausgebildet, und so waren viele Gründe vorhanden, aus denen sich der ungenügende Zustand der Handelsmarine um die Mitte des 19. Jahrhunderts erklärt. Aber dennoch darf bei einem Rückblick nicht verkannt werden, daß Großes für die Kürze der Zeit und die waltenden Umstände geleistet war, und daß die absolut gesehen nur klein erscheinende griechische Handelsmarine relativ zur Bevölkerungszahl eine stattliche Größe besaß, und weiterhin muß festgestellt werden, daß nicht dem Staat, trotz seiner wiederholten Förderung, sondern daß den Unternehmern der Dank für die Erreichung dieses Ziels ge-

bührt. (9)

Seit Beginn der siebenziger Jahre nahm die Entwicklung der griechischen Handelsmarine einen Aufschwung, und eine vorübergehende Abnahme des Tonnengehalts beweist nicht das Gegenteil. (10) Zwar mußte noch manche Krise überstanden werden. So bereitete sich gleich in den siebenziger Jahren eine ungeheure Umwälzung vor. Durch das lange Zögern und die kurzsichtige Handlungsweise sowohl auf staatlicher wie auf privater Seite, bestand die Handelsflotte noch immer aus Segelschiffen, während die Umstände gebieterisch die Einstellung von Dampfschiffen erforderten. Erst 1883 kam es zur Schaffung einer Dampferflotte. Die günstigen Faktoren, mit denen sie arbeitete: Ankauf billiger Schiffe, ausgezeichnetes Mannschaftsmaterial, Begnügsamkeit der Mannschaften mit schlechtem Proviant und niedrigen Heuern, kleine Versicherungsprämien, geringe Betriebskosten, alles dieses setzte die griechischen Rheder in die Lage, die Konkurrenz im eigenen und im fremden Gewässer erfolgreich abzuwehren. Trotz des Erfolges der Dampfschiffe bestand immer noch ein latenter Kampf zwischen den Segel- und den Dampfschiffen, und dieser charakterisiert die folgenden dreißig Jahre bis zur Jahrhundertwende.

Erst allmählich reduzierten die Schiffsbesitzer ihren Segelbestand und schafften ihn im Verhältnis zu anderen seefahrenden Nationen sehr spät ab. (11) Das Aufgeben der Segelschiffe brachte natürlich eine Herabminderung der Tonnage mit sich und eine weitere Verringerung wurde verursacht durch die allgemeinen Zustände an der Küste Rumäniens, wo der Handel in den Händen der griechischen Kaufleute lag. Tarifverträge zwischen Rumänien, Österreich-Ungarn und Deutschland im Jahre 1883 setzten die Frachten stark herab. (12) Infolgedessen erhielt die Donau als Verkehrsstraße eine große Konkurrenz. Das Tätigkeitsfeld der griechischen Marine wurde hierdurch brachgelegt, denn Bulgarien und Rumänien waren nun direkt mit Mitteleuropa in Verbindung. Was Griechenland verlor, gewann Österreich, das ein gut ausgebautes Eisenbahnnetz und kraft des Vertrages vom 29. 4. 1876 eine privilegierte Stellung innehatte. (13) [25]) Noch mehr verminderte der griechisch-türkische Krieg von 1897 die griechische Tonnage. Die griechische Flagge wurde aus den türkischen Gewässern verdrängt und boy-

[25]) Panhellinios Syntrophos 1890.

kottiert, und infolgedessen mußte ein Teil der griechischen Schiffe unter fremder Flagge Handel treiben. Auf Grund des Gesetzes vom 6. 3. 1898 konnten diese Schiffe dann durch einfache Erklärung vor der Hafenbehörde unter Vorlegung einer amtlichen Urkunde desjenigen Staates, dessen Flagge benutzt worden war, wieder die griechische Flagge benutzen.[26]) Diese Schädigung wurde durch den Transvaalkrieg etwas ausgeglichen, der der griechischen Marine durch die Kohlentransporte nach dem Mittelmeer ein günstiges Tätigkeitsfeld eröffnete.

Als die Türken, auf deren politischem Gebiet Millionen von Griechen wohnten und als Griechen Handel trieben, diese allmähliche Entwicklung sahen, wollten sie selber diese Früchte ernten. Jahrtausendelang hatte die Küstenschiffahrt in griechischen Händen gelegen, und die Jungtürken versuchten mit aller Macht, dieses Verhältnis mit einem Schlage zu ändern. Zu diesem Zwecke wurde über alle griechischen Schiffe die Sperre verhängt. 1910 wurden wegen der Kretafrage alle griechischen Schiffe und Waren boykottiert. Da nun ausschließlich griechische Segler und Dampfer selbst die unbedeutendsten Küstenorte anliefen, Einfuhrgüter löschten und dort lagernde luden, waren diese kleinen Orte vollkommen vom Verkehr abgeschnitten.[27]) Außerdem schlug der mangelhafte Seeverkehr den türkischen Zolleinnahmen schwere Wunden.[28]) Doch auch die griechische Handelsflotte wurde durch den Boykott betroffen, und noch einen weiteren Verlust erlitt sie im Jahre 1911 durch die seekriegsrechtliche Blockadeerklärung der italienischen Regierung im türkischen Gewässer.

Vom griechischen Staat selbst aus wurde alles getan, um die Handelsflotte zu fördern. 1910 wurde die Schiffahrtsgesetzgebung durchgreifend umgestaltet, (14) und sie konnte trotz aller Hindernisse einen Aufschwung nehmen, so daß als Folge die ehemalige Not des Landes in eine wirtschaftliche Blüte verwandelt wurde. Die Handelsbilanz des Landes war zwar passiv,

1911 Ausfuhr 1409 Millionen Drachmen, Einfuhr 1722 Mill. Dr.
1912 „ 1468 „ „ „ 1562 „ „

[26]) Jahrbuch für vergl. Rechtswissenschaft u. V. W. Lehre 4, S. 47.
[27]) Deutsche Levante-Zeitung 1916, Nr. 3, S. 297.
[28]) Heidt: Türkische Schiffahrtsbestrebungen, D. L. Z. Nr. 12, 1914, S. 520.

aber die Differenz wurde ausgeglichen durch die Betätigung des Volkes in Handel und Seefahrt, die ja zum großen Teil im Orient in griechischen Händen lagen.[29]) Allerdings ist ja das Jahr 1912 auch als Rekordjahr wirtschaftlicher Entwicklung bezeichnet worden und zwar mit Recht, einerseits wegen der starken Anspannung des Geldmarktes, dann auch vor allem der selbst von den besten Sachverständigen in diesem Umfange nicht erwarteten Hochkonjunktur der Weltwirtschaft, einer weit über die Leistungsfähigkeit der Welthandelsflotte hinausgehenden Beanspruchung von Schiffsraum.[30]) Zu jener Zeit stand die griechische Flotte an dritter Stelle unter jenen Handelsflotten, deren Tonnengehalt geringer war als eine Million.[31])

Dies war die günstige wirtschaftliche Lage Griechenlands, als die Balkankriege (1912—13) ausbrachen, in welche Griechenland weit besser finanziell gerüstet eintrat als die andern beteiligten Länder, worauf auch der griechische Finanzminister seinerzeit mit Stolz hinwies.[32]) Auch die wirtschaftliche Lage des Landes war besser, da der Export sich ohne jede Störung vollzog. Die Ernte war vor dem Ausbruch des Krieges hereingebracht worden, und außer einigen Fracht- und Lohnerhöhungen übte der Krieg auf das Wirtschaftsleben keine Störung aus. Um das Mutterland zu unterstützen, sandten die nach Amerika ausgewanderten Griechen Geld, und dieses zugleich mit den bedeutenden Erträgen der Handelsflotte, welche im Laufe der letzten Jahre eine proportional größere Zunahme als die der andern Länder erfahren hatte, vergrößerte noch die wirtschaftlichen Erfolge.[33]) Dazu kam dann der siegreiche Ausgang der Kriege. Dieser war nicht zum geringsten bedingt durch die Leistungen der griechischen Handelsschiffe, welche als Hilfskreuzer, als Transportschiffe für Mannschaften und Munition oder als Lazarettschiffe dem Staate jede nur mögliche Hilfe leisteten. (15) Der Friede brachte dem Lande eine Erweiterung der Küsten und somit eine günstigere Verkehrslage, den Bewohnern der Küste und der Inseln des ägäischen Meeres

---

[29]) L. Schwering: Deutschland und Neugriechenland, S. 3, Halle 1916.

[30]) Kägbein: Schiffahrt und Schiffsbau des In- und des Auslandes, 1914, S. 15.

[31]) Dtsch. L. Z. 1914, S. 370.

[32]) Wirth: Der Balkan, 1914, S. 228.

[33]) D. L. Z. 1913, S. 710.

gab er die politische Freiheit. Diese vollkommen veränderten Verhältnisse übten auf das Volk eine ungeheure Wirkung aus; der errungene Erfolg ließ es den Konservativismus und das Zögern bei Seite setzen, und es entfaltete seine ganze Energie. Der Staat nahm sofort die Verwirklichung der vorliegenden Arbeiten in Angriff. Er beauftragte deutsche Ingenieure, die Pläne für die neuen Häfen in Saloniki und Kawalla auszuarbeiten und den Hafen von Piräus zu erweitern. Selbst die Gründung einer großen Schiffahrtsgesellschaft in Syra wurde ernstlich in Erwägung gezogen.[34]) Der Unternehmungsgeist der Griechen hatte das nötige Kapital zur Verfügung, und Griechenland trat auf wirtschaftlichem Gebiet in eine Gründerperiode ein. Dies war die Lage Griechenlands, als der Weltkrieg ausbrach.

Große Kriege pflegen Probleme aufzurollen, die weit über die nächsten Ziele des Kampfes hinausgehen. Letzten Endes war der Weltkrieg die Titanomachie zwischen England und Deutschland um die Herrschaft im Orient. Ein Glied dieser Kette von Fragen war auch das griechische Problem, dessen politische Seiten nicht in den Rahmen dieser Arbeit gehören, und somit mußte Griechenland auch in die Wirkungen dieses Krieges hineinbezogen werden.

Zu Beginn ergriff die gesamte griechische Handelsflotte eine Panik. Wegen der politischen Unsicherheit eilten alle griechischen Schiffe den Heimatshäfen zu, und diese erlebten zum ersten Male ein Beisammensein der griechischen Handelsmarine. Die griechische Flotte, die dem Auslande gegenüber noch große Verpflichtungen hatte, lief zu jener Zeit Gefahr, wegen Nichterfüllung die griechische Flagge einziehen zu müssen. Diese Verletzung der Verträge war aber der unsicheren Weltlage zuzuschreiben, und mit der Zeit trat eine Änderung ein. Der Mangel an Frachtraum machte sich immer mehr bemerkbar, und die griechischen Schiffe fanden reichliche Beschäftigung. Allerdings verursachte die Schließung der Dardanellen die Stillegung eines großen Teiles der großen Tramprhederei, die ihre Haupttätigkeit im Gebiete des Schwarzen Meeres entfaltete, und fügte so derselben großen Schaden zu. Aber ein andres Feld eröffnete sich statt dessen. Da die griechische Marine im Mittelmeer ohne größere Konkurrenz war, mußte sie als einzige die griechischen Exportgüter ausführen; dazu kam noch ihre Inanspruchnahme von Seiten Englands für Kohlentransporte. Die

---

[34]) Nikolaides, S. 426.

hohen Gewinne, die erzielt wurden, werden durch die erhöhten Frachten erklärt.[35]) So war die Geschäftslage etwa gegen Ende 1916 als durchaus günstige zu bezeichnen. Im weiteren Verlauf des Krieges vermehrten sich die Gefahren und die Schwierigkeiten, und die Betriebskosten wurden durch Steigerung der Arbeitslöhne, der Versicherungskosten und des Betriebsmaterials sehr erhöht. Fernerhin wurden die besten Schiffe vom Staate requiriert und ein anderer Teil wurde der Entente für ihre militärischen Bedürfnisse zur Verfügung gestellt. (16) Diese Faktoren wirkten hemmend auf den Handel und besonders auf die Küstenschiffahrt. Dazu kam noch die Blockierung des Landes im Jahre 1917, als wegen der Orientierung der äußeren Politik Unruhen ausbrachen, und der Unterseebootskrieg, der auf die griechische Handelsmarine direkt katastrophal wirkte. Die Verluste der griechischen Handelsmarine durch Versenkungen waren nach Lloyds Jahresbericht proportional die größten aller kriegführenden Staaten. Durch Versenkungen, Verkäufe und Mangel an Werften im Lande wurde der Tonnenraum immer mehr verringert, und beim Abschluß des Weltkrieges steht die absolute Zahl der Schiffsverluste an vierter Stelle, d. h. England, Frankreich, Italien, Griechenland.

Der Stand der griechischen Handelsflotte war am 31. Juni 1914 821 000 B.R.T., 1916 stand sie mit 715 045 B.R.T. an 14. Stelle in der Weltwirtschaft. Am 20. Juni 1920 betrug sie 497 000 B.R.T., hatte also einen Gesamtverlust von 324 000 B.R.T., d. h. 38,7%. Allerdings ist der absolute Verlust viel größer, da in die heutige Schiffszahl die Massenkäufe an Schiffsraum, welche die griechischen Rheder nach Beendigung des Weltkrieges gemacht haben, mit eingerechnet sind. Im Jahre 1914 machte die griechische Handelsmarine 1,81%, jetzt nur 0,88% der Welthandelsflotte aus.[36])

Da durch die Abschließung des Schwarzen Meeres und durch Verminderung der Flotte die Getreideversorgung des Landes in Frage gestellt war, veranlaßte der Staat die Verproviantierung mit amerikanischem Getreide. Da griechische Schiffe den Import zum Teil übernehmen konnten, blieben die Preise relativ niedrig, und das ist dem Staat und der Marine zu danken. Diejenigen Schiffe, die den Rhedern verblieben, brachten ihnen wegen der hohen Frachten Riesengewinne ein, die aber im wesentlichen auf dem

---

[35]) D. L. Z. 1916, S. 757.

[36]) Vergl. Hennig: Der Stand der Welthandelsflotte. Berl. Tagebl. 6. 9. 1920.

Steuerwege wieder in die Staatskasse flossen. (17)

Nach dem Kriege gewinnt nun das griechische Wirtschaftsleben wieder an Festigkeit, und eine neue Konjunktur mit einer großzügigen Gründungsperiode beginnt, ähnlich wie in den skandinavischen Ländern, auf allen Gebieten, besonders aber in der Seeschiffahrt, und der griechische Kapitalmarkt wird seine Konsequenzen daraus ziehen müssen. Um den Forderungen der Gegenwart zu genügen, sah sich die Regierung gezwungen, die Abteilung Handelsmarine, die solange dem Marineministerium unterstellt gewesen war, dem Ministerium für Nationalwirtschaft zu überweisen, laut Verordnung vom 7. 5. 1919. (18) Da der Krieg die Tonnage dezimierte, ist der Wiederaufbau der Handelsflotte die Hauptnotwendigkeit. Nicht nur der Bedarf des Landes, also innere Verhältnisse, (19) sondern in ebenso hohem Maße forderten dies die äußeren dringend. So bemüht sich z. B. Italien nach dem Friedensschluß um seine wirtschaftliche Ausdehnung im nahen Orient und wird durch staatliche Unterstützung der italienischen Regierung darin gefördert. Es besteht hier also der Kampf um eine Interessensphäre, und die Forderungen Venizelos' bei den Verhandlungen in Paris und London sind nicht von dem Machtpolitiker diktiert, der das Land nur vergrößern will, um es militärisch zu kräftigen, es ist auch der weitblickende Wirtschaftspolitiker, der die Interessen der Stammesgenossen vertritt, um diese aus fremdem Joch zu befreien und dem Mutterland ein weites Absatzgebiet und eine feste Basis für seine Handelsbeziehungen zu geben, damit es die Konkurrenz in wirtschaftlicher Beziehung mit andern Ländern erfolgreich aufnehmen kann. Der augenblickliche Stand der griechischen Handelsmarine ist, da die Seeschiffahrt als internationales Gewerbe mit dem Auf und Ab der Welthandelsentwicklung verknüpft ist, schwankend. Ihre ganze Geschichte bis zum jetzigen Augenblick hat bewiesen, daß sie ein Organismus mit jugendlicher Kraft ist, der sich aber ohne Organisation und Methode entwickelt hat. Aus diesem Grunde konnte sie sich nur mit Mühe und Not gegen die ungünstigen Verhältnisse der Kriegszeit behaupten, und was ihr zu einer gedeihlichen Entwicklung not tut, ist planmäßige Förderung und Leiten der Kräfte in bestimmt vorgezeichnete Bahnen.

II. Die Personalfrage in der griechischen Handelsmarine.

Mannschaftsmaterial und Rekrutierungsgebiete.

Die geographische Lage eines Landes kann die Bewohner wohl auf den Seemannsberuf hinweisen, aber um Schiffahrt als Gewerbe dauernd am Leben zu erhalten, ist sie nicht ausreichend; die Befähigung und der Drang der Bevölkerung zu Seeunternehmungen ist weit wichtiger. Nun beeinflußt ja die Nachbarschaft des Meeres die Völker in der Wahl ihrer Beschäftigung und kräftigt sie durch den von der Natur gewiesenen Beruf im Kampf ums Dasein. Vielleicht ist das Schiffahrtsgewerbe dasjenige, welches am meisten von der Lebenskraft der Nation zeugt, denn „mehr als die anderen Gewerbe erfordert die Schiffahrt Energie, Mut, Unternehmungsgeist und Ausdauer, die nur in der Luft der Freiheit gedeihen.“ [37]) „Ohne Zweifel hat nun Griechenland unter allen das Mittelmeer begrenzenden Ländern in Bezug auf Seetüchtigkeit von jeher die erste Rolle gespielt, die durch die hervorragende seemännische Veranlagung der Bevölkerung eine wirksame Unterstützung erfuhr.“ [38]) Doch diese Eigenschaften allein genügen für ein Volk nicht, um es zu einem Handelsvolk zu machen. Auch der kaufmännisch berechnende Sinn muß vorhanden sein, und dieser geht ebenfalls den Griechen nicht ab. „Sie sind ohne Zweifel die rührigsten und intelligentesten Leute des ganzen Orients, sie sind ganz besonders vortreffliche Kaufleute.“ [39]) Das Zusammenwirken dieser beiden Faktoren war die Ursache, daß der griechische Handel im Verhältnis zu der Bedeutung des Landes von jeher eine ziemliche Rolle spielte.

Welches waren nun die Gründe, daß ein so kleines Land so nutzbringend und konkurrenzfähig Schiffahrt treiben konnte? „Der griechische Seemann kennt keine Bedürfnisse. Die geringen Kosten, die hohen Gewinne griechischer Schiffssendungen sind wesentlich seiner Nüchternheit und Frugalität zuzuschreiben.“ [40])

---

[37]) Herkner: Die Zukunft des deutschen Außenhandels. 1917, S. 22.

[38]) H. Wilda: Griechenlands Handelsschiffahrt. D. L. Z. 1916, No. 4, S. 145.

[39]) A. Wirth: Der Balkan, S. 315.

[40]) Mendelssohn-Bartholdy, S. 67.

Als Hauptrekrutierungsgebiet für die Seeleute kamen einst wie heute die Küsten und Inseln des ägäischen Meeres in Betracht. Hier erwuchs nicht nur die Mannschaft, sondern auch ein selbstständiger Schifferstand, und welche wichtige Rolle das Seegewerbe spielt, erläutert die Tatsache, daß bei einem Vergleiche des Tonnengehaltes der Handelsflotte mit der Einwohnerzahl des Landes Griechenland an zweiter Stelle nach Norwegen zwischen den Seehandel treibenden Völkern der Erde steht.[41]) (20)

Personalausbildung.

In den genannten Gebieten war es Tradition, daß die junge Generation zur See ging. Man trat als Schiffsjunge ein, wurde Leicht- und Vollmatrose und avancierte zum Offizier der Handelsmarine. Die meisten Seeleute waren Analphabeten, und Erfahrung und Fleiß mußten den Mangel an theoretischer Vorbildung ausgleichen. Um dem abzuhelfen, ließen die Brüder Zosimadis die 1806 in Bologna in 2 Bänden erschienenen „Leçons de Navigation" ins Griechische übersetzen und kostenlos verteilen. Aber wie M. Goudas[42]) richtig bemerkt, war dieses Beginnen vollkommen zwecklos, da diejenigen, die die Lehren aus dem Buche haben sollten, nicht lesen konnten. Das Bedürfnis nach theoretischer Ausbildung war aber da, und im Jahre 1825 vermachte der aus Psara stammende Grieche Barbakis einen großen Teil seines Vermögens der Nation für die Gründung einer Marineschule.[43]) Auch aus staatlichen Mitteln wurden nach Entstehung des neuen Reiches Marineschulen errichtet.[44]) So wurden den Schulen in Syros und Nauplia besondere Klassen zum Studium der Nautik angegliedert. Ein Erlaß vom 11. April 1867 bestimmte die Gründung von 5, eine Verordnung im Jahre 1882 die Gründung von 7 Marineschulen. Sie alle hatten das gleiche Schicksal. Wegen mangelhafter Organisation und schlechter Inspektion und Kontrolle seitens des Staates, wie auch wegen Unfähigkeit der Lehrer mußten sie aufgelöst werden.

[41]) Heisenberg: Neugriechenland, S. 93.
[42]) Goudas: Nautik, S. 6.
[43]) Spetsiotika, I. S. 122.
[44]) Mansolas 1867, S. 195.

Die Zinsen des Stipendiums Barbakis in Höhe von 80000 Dr., durch die sie unterhalten wurden, hätten wohl für eine einzige lebensfähige Marineschule genügt, so aber waren alle Regierungsmaßregeln wegen ihrer Oberflächlichkeit und Ziellosigkeit verfehlt, und auch spätere Gründungen hatten dieses Schicksal.[45]) Es bestand nun zwar ein Gesetz vom 15. Dezember 1836, welches die Ausbildung der Offiziere regelte, und ebenso ein anderes vom Jahre 1882,[46]) welches die Gründung von Marineschulen verfügte und eine Lehrzeit festsetzte, die zwischen 1½ und 2 Jahren schwankte. Die Mittel zur Ausbildung wurden durch Stiftungen reicher Griechen geliefert. Trotz aller Bemühungen waren die theoretischen Kenntnisse der Offiziere und Mannschaften höchst mangelhaft. Ein späterer Erlaß vom 19. April 1900 versuchte eine systematische Ausbildung zu veranlassen, indem verboten wurde, Maschinenführer, die kein Diplom besaßen, anzustellen. Ähnliches besagte die kgl. Verordnung vom 17. Oktober 1900, welche genau festsetzte, wie die Vorbildung zum Kapitän errungen sein müßte und wann Diplome erteilt werden dürften.[47]) Weitere ministerielle Verfügungen verboten ausdrücklich die Anstellung von Kapitänen und Maschinenführern, die nicht ihr Diplom mit Bild vorweisen konnten. Alles dieses half jedoch dem Übelstand nicht ab, und die Vorbildung der Offiziere und des technischen Personals entsprach nicht den Bedürfnissen.

Auch eine Bestimmung über die Zusammensetzung der einzelnen Klassen des Personals nach der Kraft des Schiffes war vorhanden, die aber erst später durch das Gesetz vom 3. Dezember 1909 und die kgl. Verordnung vom 7. Januar 1910 erweitert und verändert wurde. Der im Jahre 1902 in Syros einberufene erste griechische Marinekongreß fand somit noch ungeordnete Zustände vor, und einstimmig wurde der Beschluß angenommen, auf Kosten des Stipendiums Balianos eine Marineschule zu gründen, welche zur Ausbildung der Marinekapitäne dienen sollte, und gleichzeitig wurde ein großzügiger Plan zur Durchführung des Projektes entworfen.[48])

---

[45]) Panellinius Syndrophos, 1891, S. 905.
[46]) Königl. Staatsanzeiger 1882, S. 99.
[47]) Koutsobilis, II. S. 45.
[48]) Makryjannis, S. 750.

Um mit den Fortschritten der Neuzeit Schritt halten zu können, muß die theoretische und praktische Ausbildung des Personals immer weiter ausgestaltet werden, und die Forderung, 2 Millionen Drachmen aus den Gewinnen der Handelsmarine der Gründung einer Marineschule zu widmen, beweist, daß das Bedürfnis auch anerkannt wird.[49]) All diese Forderungen der Marineschulen sowohl von privater wie auch von staatlicher Seite sind mit Freude zu begrüßen. Seit dem Jahre 1910 besteht in Piräus eine Marineschule für die Kapitäne und Maschinisten der griechischen Handelsmarine. Diese Schule ist direkt vom Marineministerium abhängig.

Der Seemannsnachwuchs muß theoretisch und praktisch weit besser als bisher ausgebildet werden, und deshalb sind ein systematisch durchgearbeiteter Lehrplan und praktische Übungen auf Schulschiffen durchaus notwendig, die bei den Engländern schon seit Mitte des vorigen Jahrhunderts in Gebrauch sind.[50]) Das beste Offiziermaterial wird herangezogen, wenn im Verein mit guter theoretischer Vorbildung der Seemann vom Schiffsjungen aufwärts möglichst auf einem Segelschiff dient, denn es besteht kein Zweifel, daß, um ein Segelschiff gut, sicher und erfolgreich zu führen, höhere, wertvollere und jedenfalls vielseitigere menschliche Eigenschaften erfordert werden, als zur Führung eines Dampfers.[51])

Vereinsbildung.

Das zahlreiche Zuströmen zum Seemannsgewerbe und seine weite Verbreitung ließ schon in alter Zeit einen Zusammenschluß zustande kommen. Es entstand wie in anderen Berufen eine Art von Zunft, deren Schutz einem besonderen Heiligen übertragen war. Es handelte sich bei diesen Innungen nicht um Verbände zu wirtschaftlichen Zwecken, sondern sie unterstützten nur das Zusammengehörigkeitsgefühl. Am Namenstage des Schutzpatrons wurden Ge-

[49]) Freie Presse, 24. Juni 1919.
[50]) Schrödter, S. 11.
[51]) Vogel: Die deutsche Handelsmarine 1914, S. 37.

lage gefeiert, und in den ihm geweihten Kirchen Festgottesdienst abgehalten. Außer daß von diesen Innungen aus hilfsbedürftige Schiffer unterstützt wurden, war wirtschaftlich der einzelne auf sich selbst angewiesen. Erst in neuester Zeit bildeten sich in einigen Städten Arbeiterverbände nach dem Muster in Westeuropa. Diese sind von den Innungen grundverschieden, denn sie verfolgen einen rein wirtschaftlichen Zusammenschluß. Sie haben sogar, um ihre Ziele zu erreichen, Streiks organisiert, die ihrerseits durch die Bildung von Reederverbänden beantwortet wurden.[52]) Eine ins einzelne gehende Darstellung der verschiedenen Vereinsorganisationen zu geben, ist mir leider unmöglich, da mir jegliches Material hierfür unzugänglich ist. Jedenfalls beweist das Auftreten von Streiks, daß die finanzielle Lage der Schiffsleute nicht glänzend ist. Da der wirtschaftliche Zustand eines Gewerbes von den Arbeits- und Lohnverhältnissen abhängig ist, will ich im Anschluß hiervon darüber sprechen.

Arbeits- u. Lohnverhältnisse.

Die griechischen Matrosen, die auf griechischen Schiffen Dienst taten, waren ursprünglich ebenso wie die Offiziere und die Unternehmer an dem Gewinn und Verlust beteiligt. Wenn Gewinne erzielt wurden, wurde nach Abzug der Kirchen- und Gemeindeabgaben und der Betriebskosten der Betrag in gleiche Teile geteilt. Nach eigenem Ermessen und Urteil gab der Kapitän jedem das Seine in Form eines Anteils am Reingewinn. Die Matrosen wurden entweder für eine Fahrt oder monatlich angestellt. Die Entschädigung bestand in einem Anteil am Gewinn oder der Fracht. Am meisten verbreitet ist heute die Anstellung mit festem monatlichen Gehalt, die ja auch die bequemste ist. Nur bei kleinen Fahrten findet die Anstellung für die einzelne Fahrt statt. Die Bedingungen werden nach dem griechischen Seerecht geregelt.[53])

[52]) Freie Presse, 17. Juli 1919.

[53]) Makryjannis: Griechisches Seerecht und Handelsschiffahrt. 1909, S. 545.

Außer durch materielles Interesse waren die Mannschaften auch durch andere Bande mit dem Unternehmen verknüpft. Sie waren mit dem Besitzer entweder verwandt oder heirateten später in die Familie hinein. Dies System der Beteiligung hatte den Vorteil, daß es das Interesse des Unternehmers mit dem der Bemannung identifizierte.[54]) Der einzige Nachteil fand sich in der Anzahl der Mannschaft, die weit über den Bedarf stieg.[55]) „Einfachheit, Anständigkeit und Vertrauen charakterisierten die Geschäfte dieser Zeit, welche mit dem Untergange der Segelschiffahrt fast gleichzeitig ein Ende gefunden hat.“[56]) An die Stelle des Beteiligungssystems traten später feste Arbeitslöhne. Da ein Tarif nicht vorhanden war, gestalteten die Gehälter sich nach der Zeit verschieden. Aber im Verhältnis zu den Löhnen auf ausländischen Schiffen waren sie stets und überall zu niedrig. Nur der Anspruchslosigkeit und Frugalität des griechischen Matrosen konnten sie genügen. Dieser geringe Kostenaufwand legte einen Grund zu dem Emporblühen der griechischen Handelsmarine, doch zu gleicher Zeit verursachten die niedrigen Löhne ein Abwandern nach ausländischen, besonders englischen Schiffen. Die hohen Gewinne, die die Unternehmer zu Beginn des Krieges hatten, lassen sich leicht aus den niedrigen Gehältern der Mannschaften erklären. Aber der Krieg und die Teuerung der Lebensmittel übten auch eine Rückwirkung auf die Löhne der Besatzung aus. Wie sich die Verhältnisse jetzt nach dem Kriege gestalten, ist von dem Wiederaufbau der Flotte, die der Krieg dezimierte, abhängig. Eine Übersicht über die drei letzten Perioden gibt etwa folgende Tabelle. Sie bezieht sich auf Schiffe, die hauptsächlich für den Personenverkehr berechnet sind und zeigt eine auffallend große Zunahme im Lohneinkommen der Seeleute.

---

[54]) Trikupis, I. S. 117.
[55]) Nach Beaujour, II. S. 257.
[56]) Thiersch, II. 17, Trikupis, I. S. 116.

(21*) Vor d. Krieg. Während des Krieges und jetzt.

Rang	1. Klasse 650—2200 B. R. T.	2. u. 3. Klasse 50—650 B. R. T.	1. Klasse 650-2200 B. R. T.		2. Klasse 300-650 B. R. T.		3. Klasse 50—300 B. R. T.	
			Inld.	Ausld.	Inld.	Ausld.	Inld.	Ausld.
Kapitäne	350	300	600	720	500	600	450	480
1. Offizier	200	170	400	480	350	420	350	360
2. Offizier	130	—	300	360	250	300	—	250
1. Maschinist	350	270	600	720	500	600	450	480
2. Maschinist	200	170	400	480	350	420	350	360
3. Maschinist	130	—	300	360	250	300	200	240
Rechnungsführer	100	80	195	260	169	260	—	200
Schiffsführer	120	120	240	320	240	320	240	320
2. Rechnungsführer	70	—	80	100	—	—	—	—
Steuermann	—	—	230	300	230	300	230	300
Vollmatrosen	100	100	220	280	220	280	220	280
Jungen	—	—	60	90	—	—	—	—
Oberheizer	130	130	250	340	250	340	250	340
Heizer	120	120	240	320	240	320	240	320
Maschinenlehrlg.	50	—	60	90	—	—	—	—
Kesselwärter	120	120	240	320	—	—	—	—
Kohlenzieher	80	80	180	240	180	240	180	240
Stewards 1 Kl.	30	30	130	260	130	260	130	260
Stewardsgehilfe	20	20	60	150	60	150	60	150
Junge	—	—	40	60	40	60	40	60
Stewards 2 Kl.	30	30	104	260	104	260	104	260
Stewardsgehilfe	20	20	50	150	50	150	50	150
Junge	—	—	40	60	40	60	40	60

Trotz der bedeutenden Erhöhung der Löhne leidet der Schifferstand wegen des verteuerten Lebensunterhaltes eine furchtbare finanzielle Not. Aus diesem Grunde hat der Staat kürzlich 3 Millionen Drachmen bewilligt, um Matrosen, die während des Krieges gelitten haben, sowie arbeitslose Schiffer oder Schifferfamilien zu unterstützen.[57])

[57]) Freie Presse, 23. Juni 1919.

Solche private oder staatliche Unterstützungen, wie die eben beschriebenen, können nun niemals eine allgemeine Besserung erreichen, sondern nur vorübergehend Abhilfe schaffen. Durchgehender Erfolg kann nur erzielt werden, wenn vom Staat aus eine systematische Sozialpolitik getrieben wird, und dazu wird er gezwungen durch volkswirtschaftliche, kulturelle und politische Gründe. Die Maßnahmen des Staates beziehen sich auf

1. Ordnung der Rechtsverhältnisse zwischen Unternehmer und Mannschaft,
2. Sicherung der Mannschaft gegen Seegefahren,
3. Sozialpolitische Fürsorge im allgemeinen.

Bei den politischen Verhältnissen des griechischen Staates und bei den innerpolitischen Kämpfen um geordnete Verhältnisse, war von einer systematisch betriebenen Sozialpolitik bis in die neueste Zeit hinein keine Rede.

Bei den Gefahren, die dem Seemann in der Ausübung seines Gewerbes drohen, will ich zwei große Gruppen unterscheiden:

1. Gefahren, die dem Schiff als Ganzem drohen, (22)
2. Gefahren, die den einzelnen bedrohen.

Zusammenstoß und Untergehen des Schiffes sind die beiden Faktoren, die für Gruppe 1 in Betracht kommen. Um dem Verlust von Menschenleben durch Zusammenstoß vorzubeugen, bestehen die kgl. Verordnung vom 20. Januar 1884 für die Einführung der internationalen Vorschriften zur Verhütung der Zusammenstöße, und ein Erlaß vom 16. Dezember 1905, der die Handelsmarine betrifft und von der „internationalen Regelung zur Verhütung des Zusammenstoßes sich begegnender Schiffe" handelt. Bei dieser letzten Bestimmung wurden die neuen Vorschläge der „Board of Trade" in England angenommen.[58]) In bezug auf vorhandene Schiffsverluste war nicht die Mannschaft schuldig zu sprechen, sondern die schlechte Qualität der Schiffe. Es bestanden zwar Gesetze über Prüfung und Eichung, und ein vorbeugendes Mittel gegen Seeverluste war die spätere Einführung des englischen Ge-

[58]) Jahrbuch für Rechtswissenschaft und Volkswirtschaftslehre, 1907, S. 1609.

setzes bezüglich der „Tiefladelinie", welche die Unfallverhütung und die Seetüchtigkeit der Schiffe erhöhte. Bei vorkommenden Schiffbrüchen besteht das Gesetz 3886 vom 6. August 1911, das die in Brüssel am 23. September 1910 zwischen 24 Mächten abgeschlossene Konvention über das Rettungswesen und die gegenseitige Hilfe auf See ratifiziert. Trotz dieser Verordnungen ist das Rettungswesen noch schlecht organisiert, und das Fehlen dieser Einrichtungen und die damit verbundenen Ersparnisse sind ein wichtiger Grund für die gewinnbringende Arbeit des griechischen Handels.

Die Gefahren, die dem einzelnen drohen, zeigen sich klar in dem Schauspiel, das sich dem Besucher griechischer Seestädte darbietet. Kranke und Krüppel, Invaliden des Seegewerbes, sieht man in großer Anzahl. Solange die Schiffe noch klein waren, tat auch die schlechte Unterbringung der Mannschaft das ihrige. Mangelhafte Ventilation und kleine Rationen verschlechterten den Gesundheitszustand, und erst die Einrichtung einer Marineinspektion, welche die Wohnräume der Matrosen einer gründlichen Desinfektion und Reinigung in regelmäßigen Zeitabständen zu unterwerfen hatte, sowie der Bau größerer Schiffstypen schuf Abhilfe. Aber trotzdem herrschen noch bestimmte Krankheiten unter den Seeleuten. So Rheumatismus, Alkoholismus und Geschlechtskrankheiten. Mangelhafte gesundheitliche Einrichtungen und Fehlen einer richtigen Kontrolle tragen die Schuld an diesen Volksseuchen, die auch ihren Einzug unter der Küstenbevölkerung hielten und eine große Arbeitskraft verzehrten. Nicht nur menschliche Gründe, sondern auch ökonomische fordern dringende Abhilfe, und als vielleicht nicht ungeeigneter erster Schritt wäre die Einrichtung von Marinehäusern, wie sie in andern Kulturländern vorhanden sind, geboten. Daß das Sanitätswesen schon lange in Griechenland reformbedürftig ist und auch dafür befunden wurde, zeigt ein Erlaß vom 4.—17. Januar 1834 schon, nach welchem die Hafenoffiziere außer den ihnen zustehenden Arbeiten an Orten, wo keine eigenen Gesundheitsbeamten angestellt waren, den Sanitätsdienst versehen sollten.[59]) Aber auch heute noch ist das Gesundheitswesen rückständig, und sehr erfreulich ist die Meldung, daß eine Fachkommission eingesetzt ist, um die Kontrolle und Aufsicht über die Gesundheits- und die Wohnverhältnisse der Mannschaften auszuüben.[60])

[59]) Maurer, S. 142.
[60]) Freie Presse, 12. 9. 1919.

Außer diesen vorbeugenden Maßnahmen, die Unfälle und Gesundheitsschädigungen verhüten sollen, kommen für die Gewerbesozialpolitik noch Einrichtungen in Betracht, welche die Härten der Unglücksfälle, die die arbeitenden Klassen bedrohen, nach Möglichkeit zu mildern versuchen. In jedem Staatswesen sollte die Forderung bestehen, daß den im Dienste Geschädigten eine gesetzliche Handhabe zur Verfügung steht, mit deren Hilfe sie ihre Ansprüche auf Heilbehandlung, Verpflegung und Versorgung im Falle einer Erkrankung, eines Unfalles oder der Invalidität geltend machen können. Die Inanspruchnahme der Reeder für Kranken- und Unfallversicherung ist eine äußerst geringe, ebenso ist eine Invaliditäts-, Alters- und Hinterbliebenenfürsorge unbedeutend. (23) Nur eine gewisse Krankenfürsorge ist vorgesehen, und als einzige wirklich wichtige soziale Einrichtung für Seeleute kommt nur die Marine-Invaliden-Rentenkasse in Betracht. Diese Marine-Invaliden-Rentenkasse wurde auf Grund des Gesetzes vom 29. Juni 1861 errichtet, und ihr Wirken ist von unschätzbarer Bedeutung für die griechischen Seeleute. Anfänglich wurde $^1/_{20}$ der jährlichen Einnahme an nicht pensionsberechtigte arme Seeleute verteilt. Ihr Hauptzweck besteht in der Pflege und Versorgung der Invaliden, Krüppel, Kranken und der ganz mittellosen Seeleute, ihrer Witwen, Waisen, Eltern und Mütter. Die Kasse verschafft den beteiligten Personen Renten. Ausdrücklich ist jeder andre Gebrauch des Kassenvermögens gesetzlich verboten. In einem weiteren Absatz werden die Einnahmen der Kasse beschrieben, und Pensionsberechtigung und Höhe der Pension festgelegt. Es liegt mir fern, hier ausführlich über diese Wohlfahrtseinrichtung zu sprechen, nur möchte ich betonen, daß sie Tausenden von Bedürftigen geholfen hat[61]) und daß die Unterstützungsgelder in die Millionen reichen.

Eine Abänderung dieses Gesetzes enthält das vom 9. April 1896. Es betrifft die auf griechischen Schiffen angestellten Ausländer und bestimmt, daß diese hinsichtlich ihrer Besoldungs-Abgaben denjenigen Bestimmungen unterliegen, welche für inländische Seeleute bezüglich der Marine-Invaliden-Rentenkasse vorgesehen sind. Die Kapitalien der Kasse werden entweder von der Nationalbank für Griechenland verzinst oder zum Ankauf ihrer Aktien verwendet. Ein späteres Gesetz vom 19. Juni 1907 regelt die Unfallversicherung dahin, daß die Versicherung in Händen der Marine-

[61]) Moraitinis, S. 389. Mansolas 1867, S. 194. Panellinios 1890, S. 486—95.

Invaliden-Rentenkasse liegt und der Staat Zuschüsse leistet. Entschädigt werden alle Unfälle, nur nicht vorsätzlich zugefügte.

Während des Krieges mußte die Sozialpolitik auch noch auf einem anderen Gebiet einsetzen. Große Verluste finanzieller Art, die die Seeleute während des Krieges erlitten, ließen den Staat eingreifen, um einem Ruin des Gewerbes vorzubeugen. Eine kgl. Verordnung vom 21. August 1919 bestimmt die Verteilung von Unterstützungen an die Seeleute, und zwar sind die Reeder verpflichtet, binnen zwei Monaten auf eigene Verantwortung Listen über die Summen aufzustellen, die als Schadenersatz für Unfälle, Arbeitslosigkeit oder andere finanzielle Schäden an ihre Bemannung oder deren Familien gezahlt wurden.[62]) Eine weitere Entscheidung bestimmte, diesen Seeleuten 3 000 000 Drachmen für Unterstützungs- und Schadenersatzzwecke zu überweisen.

Jedenfalls ist es notwendig, daß durchgreifende Änderungen geschaffen werden. Arbeiterversicherung nach westeuropäischem Muster ist dringend geboten, wenn die mangelhafte Fürsorge in einem so weit verbreiteten Gewerbe ihre Folgen nicht auch auf den gesunden Volkskörper übertragen soll. Die neueste Maßnahme auf dem Gebiete der Sozialpolitik in bezug auf die Schiffahrt ist, daß Mitte Februar 1920 der griechischen Kammer ein Gesetzentwurf unterbreitet wurde bezüglich der Erweiterung des Gesetzes 551 von 1914 auch auf die Seeleute, welches, wie Tsouderos richtig bemerkt, das vollkommenste griechische Arbeitergesetz ist. Es bestimmt, daß jeder Arbeiter, der einen Betriebsunfall erleidet, durch ein einfaches Verfahren Schadenersatz erhält, selbst wenn er an dem Unfall schuldig ist. Der Sozialpolitiker muß stets vor Augen haben, daß der Sozialismus die natürliche Gegenwirkung des liberalen Manchestertums ist, welches ganz einseitig die rein individualistische Auffassung der modernen Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung vertrat. Da bei diesem System im Kampf der freien Konkurrenz dem wirtschaftlich Schwachen jeder Schutz versagt ist, wird der Auflösungsvorgang der sozialen Gliederung in Besitzende und Besitzlose, in Kapitalisten und Proletarier sehr begünstigt. Darum ist es die Pflicht des griechischen Staates, soziale Gerechtigkeit zu schaffen und einen Ausgleich herzustellen, damit der allerdings noch latente extreme Radikalismus der Massen in geordneten Bahnen bleibt. Sozialpolitik muß getrieben werden,

---

[62]) Freie Presse, 5. September 1919.

denn Sozialismus ist „der Geist der Zeit“ und beherrscht „die Atmosphäre der Gegenwart“.

III. Unternehmungen der griechischen Handelsmarine.

Küstenschiffahrt.

Die Aufgaben, welche die griechische Marine bei der Küstenschiffahrt zu erfüllen hat, sind wegen des geographischen Charakters des Landes höchst eigenartig und schwierig. Da die Bodengestaltung des Landes die Anlage von Straßen und Eisenbahnen erschwerte und der Mangel an natürlichen Wasserläufen und Seen eine Binnenschiffahrt unmöglich machte, fiel der Verkehr ganz von selbst in erster Linie der Küstenschiffahrt zu. Eine ganz besondere Ausdehnung konnte sie noch dadurch erfahren, daß das Verhältnis der Küstenlänge, proportional zur Größe des Landes im Vergleich mit andern Ländern, mit den ersten Platz einnimmt. Um der zahlreichen Seebevölkerung das Recht der alleinigen Küstenschiffahrt vorzubehalten, betrieb der griechische Staat von Anfang seines Bestehens an eine protektionistische Schiffahrtspolitik. Schon im Jahre 1836 wurden diesbezüglich äußerst wichtige Gesetze gegeben, indem

1. das Vorrecht auf die Küstenschiffahrt der griechischen Bevölkerung zuerkannt, und
2. die fremde Schiffahrt durch verschiedene Abgaben und Formalitäten stark belastet wurde.

Nur wo ein anderer Weg nicht einzuschlagen war, übertrug der Staat durch Handelsverträge das Recht der Küstenschiffahrt an fremde Flaggen. Besonders war es der Österreichische Lloyd, der seinen Verkehr auf alle griechischen Häfen ausdehnte und vertraglich festgesetzte Privilegien besaß, die eigentlich nur griechischen Reedereien hätten zugestanden werden dürfen. Die Dampferlinien, die auf diese Weise zur Hebung des Verkehrs in der Küstenschiffahrt eingerichtet wurden, erfüllten aber nicht

die in sie gesetzten Hoffnungen. Die Konkurrenz der Segelschiffe und der Mangel an einem Absatzmarkt sind wohl die wichtigsten Gründe hierfür. Als weitere Ursache ist auch der Mangel an Organisation zu bezeichnen.

Die griechische Küstenschiffahrt wird gemeinsam von Segel- und Dampfschiffen betrieben, und ein beträchtlicher Teil derselben besteht heutzutage noch aus Segelschiffen. Die Vorteile des Segelbetriebes sind, daß eine Kraft benutzt wird, die unbedeutende Unkosten verursacht, und daß diese nur in der Anschaffung und Erhaltung der Takelage bestehen. Allerdings ist der Wind eine unzuverlässige Kraftquelle, und die Takelung muß den Windverhältnissen des Meeres angepaßt werden, in welchem das Schiff verkehren soll. Zwischen den griechischen Inseln ist z. B. die Segelschiffahrt nicht leicht. „Die heftigen wechselnden Stürme des Winters, die bekanntlich im Altertum wie auch noch jetzt die Schiffahrt der kleinen Segler öfters unterbrechen, die stürmischen Etesien und gefährlichen Fallwinde im Sommer, die starken Strömungen in klippenreichen Sunden bieten zwischen den Inseln größere Schwierigkeiten als im Schutze des festen Landes, wo namentlich die Etesien lange nicht so kräftig wehen.[63]) Das Segelschiff ist nun aber ein billiges Fahrzeug, welches eine verhältnismäßig niedrige Verzinsung und Amortisation verlangt, und so erklärt sich seine Bedeutung für ein kapitalarmes Land, wie es Griechenland ist. Ein weiterer Vorzug ist die Erziehungskraft, die der Dienst auf einem Segelfahrzeug auf die Persönlichkeit des Schiffers ausübt. Fast alle griechischen Seeleute der jetzigen Generation haben ihre Laufbahn auf einem Segelschiff angefangen, und daher erklärt sich auch ihre Leistungsfähigkeit.

Die größte Entwicklung hatte die Segelschiffahrt in den sechziger und siebenziger Jahren des vorigen Jahrhunderts. Ihre Blüte verdankte sie zum großen Teil der Vereinigung von Kapital und Arbeit. (24) Fernerhin war ein wichtiger ökonomischer Grund, daß die Schiffe aus einheimischen Hölzern gebaut wurden, die zwar weniger haltbar, aber weit billiger als ausländisches Material waren. So vermochte die griechische Seeschiffahrt erfolgreich die Konkurrenz der Dampfer zu überstehen und konnte sogar mit großem Nutzen arbeiten. Allmählich mußten sie in der Küstenschiffahrt den kleinen Dampfern das Feld räumen, und so wurden

---

[63]) Philippson: Beiträge zur Kenntnis der griechischen Inselwelt. 1901, S. 158, Petermanns Mitteilungen, Ergänzungsheft No. 134.

viele Familien gezwungen, ihre Selbständigkeit aufzugeben und in großen Reedereien zu arbeiten. Das Steigen der Frachtpreise der Dampfer und die vielen Versenkungen während des Krieges brachten die Segelschiffahrt in neuester Zeit wieder zur Geltung.

Außer den Zwecken der Handelsmarine dient die Segelschiffahrt in Griechenland auch der See- und der Schwammfischerei. Diese beiden sind ein besonderer Teil der Volkswirtschaft, und eine ausführliche Behandlung liegt nicht im Rahmen dieser Arbeit. Der Fischfang wird durch die alte Vorliebe für die See gefördert und wird auf allen Küstenplätzen rüstig betrieben.[64]) Die Schwammfischerei hat besonders hervorragende Bedeutung für die Bewohner der Inseln Hydra, Spetsai und Ägina und einiger Inseln des Dodekanus. Sie findet hauptsächlich mit Tauchapparaten und zur Unfallverhütung unter Begleitung von Kriegsschiffen statt.[65]) Beide Arten der Seefischerei sind für die Schiffahrt von Bedeutung, da sie zum großen Teil den Seemannsnachwuchs für die Handelsmarine liefern und ausbilden.

Dieser gut ausgebildete und mit geringem Lohn zufriedene griechische Seemann und die billige Materialbeschaffung sind die Hauptgründe für die Rentabilität der griechischen Segelschiffahrt. „Der rasche Ausverkauf der englischen Segelschiff-Flotte ist ebenso charakteristisch für die Unrentabilität, wie die Tatsache, daß der größte Teil dieser Schiffe nach Norwegen gegangen ist, bezeichnend ist für die erheblich geringeren Betriebskosten, mit denen die skandinavischen Reeder rechnen, die noch Schiffahrt treiben können, wenn es den Reedern anderer Länder nicht mehr möglich ist.“[66]) Für Griechenland gilt genau das hier zitierte Wort. Allerdings darf man nicht vergessen, wie Guckenmuß (S. 79) mit Recht betont: „Ob und inwiefern das Verlassen des Seglerbetriebs und der Übergang zum vorwiegenden Dampferbetrieb für eine bestimmte Handelsmarine ökonomisch richtig und wünschenswert ist, ist eine Frage, die sich ohne weiteres nicht beantworten läßt. In Betracht zu ziehen sind dabei insbesondere die wirtschaftlichen Verhältnisse eines Landes, speziell die Art und die Menge seines Ein- und Aus-

---

[64]) Vergl. Maurer, II. S. 290 und Hoberg, das Fischereiwesen im Mittelmeergebiet, D. L. Z. 1914, S. 50. Panagiotopoulos, die Fischerei in Griechenland. Bulletin des griechischen Ministeriums für Volkswirtschaft, April 1914, S. 53—71.

[65]) Vergl. D. L. Z. 1912, S. 27 und Heisenberg, Neugriechenland, S. 83.

[66]) Huldermann: Seeschiffahrt und Welthandel, 1911, S. 13.

fuhrgutes, die Rolle, welche die Handelsmarine im Zwischenhandel anderer Länder zu spielen berufen ist, oder zu spielen sich vorgenommen hat, sowie die privatwirtschaftlichen Verhältnisse der Schiffahrt treibenden Kreise".

Entwicklung der griechischen Segelschiffahrt.[67])

Im Jahre	Zahl	N. T.
1834	2745	
1838	3209	85 502
1841	3200	110 000
1853	4230	247 661
1858	3920	268 600
1860	4069	262 925
1862	4334	257 168
1868	5411	329 661
1870	5821	398 703
1872	4752	233 954
1875	5413	253 791
1883	5162	232 149
1887	4359	222 232
1890	4243	212 037
1896*	1059	246 196
1902	910	175 999
1906	2002	160 799
1912*	760	101 459
1913*	788	136 554
1914*	740	72 607
1915*	881	107 467
1917*	907	121 634
1918*	886	116 889
1919*	917	111 408

*) Offizielle Statistik über 30 N. T.

[67]) Bernardakis, S. 231. Moraitinis, 1877, S. 365. Mansolas, 1867, S. 149. Struck, S. 159. Tsuderos, 1919, S. 228. Andreades usw.

Diese Tabelle gibt nur annähernd eine Übersicht über die Entwicklung der Segelschiffahrt, da die Zuverlässigkeit der benutzten Quellen zurzeit nicht geprüft werden kann.

Jahrzehntelang vermochte so die Segelschiffahrt erfolgreich das Feld zu behaupten, bis sich der Dampfer als technisch und wirtschaftlich überlegenes Beförderungsmittel erwies. Er wurde zwar erst verhältnismäßig spät eingeführt, und als Hauptgrund dafür ist der Mangel an Kapitalien anzusehen. Nicht nur der Anschaffungspreis, sondern auch die hohen Kosten für Erhaltung und Pflege schreckten die griechischen Marinekreise vom Ankauf ab, und ihr Konservativismus bestärkte sie noch dazu in der Weiterführung der alten Segelschiffahrt. Dennoch ist trotz dieses Zögerns zu betonen, daß Griechenland im ägäischen Meere das erste Land war, welches die Dampfschiffahrt eingeführt hat und daselbst regelmäßige Linien unterhielt.

Schon kurz nach der Befreiung des Landes sah sich der Staat dazu gezwungen, um die Bedürfnisse des eigenen Handels zu befriedigen. Aber die erwünschten Folgen blieben aus. Sehr interessant sind indeß die Frachttarife, welche durch königliche Verordnung (9. 12. 1835) im griechischen Staatsanzeiger (1836 S. 11) veröffentlicht wurden, und die die Passagierfahrgelder zwischen Piräus—Syra—Smyrna regulierten.

	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.
Athen—Syra	42 Dr.	30 Dr.	18 Dr.
Athen—Chios	90 „	60 „	30 „
Athen—Smyrna	120 „	90 „	30 „
Athen—Konstantinopel	210 „	144 „	60 „

Diese Situation dauerte an, bis Privatreedereien und ausländische Unternehmer den Verkehrsbedürfnissen des Landes Rechnung trugen und einen entsprechenden Fahrplan einrichteten. Die Fahrten wurden anfangs durch Segelschiffe ausgeführt, bis durch kgl. Verordnung vom 9. Dezember 1835 als Anfang die Verbindung zwischen Smyrna—Piräus durch den Dampfer „Anatoli“ ersetzt wurde, welcher alle 15 Tage seine Fahrten bis Konstantinopel ausdehnte. Später wurde, um den Seeverkehr zu bessern, durch das Gesetz vom 22. 4. 1855 der Ankauf zweier Dampfer bestimmt, der „Königin Amalia“ und der „Hydra“. Da die Gründung einer Gesellschaft für Post- und Telegraphenzwecke fehlschlug, wurden diese beiden Schiffe für diesen Zweck bestimmt. Zu gleicher Zeit wurden die

Frachtsätze für Güter- und Personenverkehr auf See geregelt.[68])

Einen großen Fortschritt in der Küstenschiffahrt bezeichnet die Gründung der „Griechischen Dampfschiffahrtsgesellschaft" zu Syra im Jahre 1856 mit 3 Millionen Drachmen Kapital. Anfangs wurden 10 000 Aktien à 500 Drachmen ausgegeben, welche aber nicht abgesetzt werden konnten, so daß der Staat 800 Stück übernahm. Das eingezahlte Kapital betrug demnach nur 3 524 107 Drachmen. Für den übernommenen Betrag, also 2½ Millionen Drachmen, garantierte der Staat eine 5% ige Verzinsung, welche aber mehrere Male nicht ausgezahlt werden konnte.[69])

Die Subvention, welche die „Dampfschiffahrtsgesellschaft" von Syra bekam, war sehr stattlich, und außerdem besaß sie noch bis 1872 das ausschließliche Privileg der Küstenschiffahrt, bis dennoch im Jahre 1894 ihr Ruin eintrat. Der staatliche Zuschuß wurde von 300 000 Drachmen vom Jahre 1882 ab auf 600 000 Drachmen erhöht. Schlechte Organisation, das völlige Versagen des inneren Marktes, sowie ungeschicktes Hinzögern des griechischen Staates, welcher jährlich eine Summe zuschoß, die genügte, um ein Kapital von 10 Millionen Drachmen zu verzinsen, gaben den Anlaß. Insgesamt hatte die Gesellschaft 15 Millionen Drachmen des Staates verschlungen und wurde schließlich für einige Hunderttausende verkauft.

Für die Küstenschiffahrt und überhaupt für die Entwicklung des Verkehrs mit dem Auslande hat eine andere Gründung ohne staatliche Unterstützung sehr viel beigetragen. Die „Panhellinios-Dampfschiffahrtsgesellschaft", die 1883 in Athen mit einem Aktienkapital von 5 000 000 Drachmen, à 200 Drachmen pro Aktie, gegründet, und in welche die ältere P. D. Gesellschaft und die Dampfschiffahrtsgesellschaft Ialloussis aufgenommen wurde. Bis 1887 konnte sie zwar keine Dividende verteilen, aber im Laufe der letzten Jahrzehnte entwickelte sie sich zu einer der gesündesten griechischen Unternehmungen. Sie besaß 9 Dampfer mit 4969 B.R.T. und 2070 P.S. und unterhält Linien zwischen den kleinasiatischen Häfen und zwischen Griechenland und Triest.[70])

---

[68]) Griechischer Staatsanzeiger, 1856, S. 202—204.

[69]) Moraitinis, S. 379.

[70]) Außer dieser können hier noch die Dampfschiffahrtsgesellschaften im Ägäischen Meer erwähnt werden, die sich besonders der Küstenschiffahrt widmen: die Kykladiki-Dampfschiffahrtsgesellschaft, die Griechische Dampfschiffahrtsges. von Hermoupolis, Syra, die Englisch-Griechische Schiffahrtsgesellschaft, die Goudi, John Mr. Dowal & Barbour, Pantaleon, Diakaki, Papaleonardou, Athanassouli und Theophilatos.

Im Allgemeinen blieben die Eingriffe des Staates in die Seeunternehmungen nur minimal und beschränkten sich auf die Entschädigungsgelder an die Rhedereien, die Postdienst taten oder den Verkehr an solchen Stellen aufrecht erhielten, wo die Linien sich nicht selbst erhalten konnten. So verhielt es sich z. B. bei dem Postverkehr mit Europa zwischen Patras—Korfu—Brindisi, wo die Linie unrentabel war, und gleichfalls bei einigen Inseln der Kykladen, welche, wenn der Staat nicht eingegriffen hätte, völlig von der Welt abgeschnitten gewesen wären.[71]) Für diese Zwecke wurde das Budget im Jahre 1907 mit 230 000 Drachmen belastet, und diese Summe wurde später auf 430 000 Drachmen erhöht. Der Österreichische Lloyd und die Dampfergesellschaft John Mc. Dowal erhielten davon je 80 000 Drachmen zur Unterhaltung einer regelmäßigen Linie, die wöchentlich zwischen Brindisi—Korfu—Patras verkehrt.[72])

Außer diesen gelegentlichen Eingriffen sollte der Staat, nach der Ansicht gewisser Kreise eine Monopolisierung der Schiffahrt eintreten lassen. Es handelt sich also auch in Griechenland um die in anderen Ländern akute Frage, ob das Wirtschaftsleben frei oder gebunden sein soll. Eine Monopolstellung in der Seeschiffahrt kann aber nur dann am Platze sein, wenn sich Starrheit im Verkehrsleben bemerkbar macht. Außerdem ist eine Monopolisierung nur schwer durchführbar, da die Schiffahrt ein internationales Gewerbe ist. Angenommen, daß sie im Lande selbst für die Küstenschiffahrt durchführbar wäre, so wäre ihre Einführung in der Tramprhederei unmöglich.

Der Plan der Gründung einer großen griechischen Schiffahrtsgesellschaft durch Vereinigung der bestehenden Schiffahrtsgesellschaften oder durch den Ankauf neuer Schiffe ist in den letzten Jahren wiederholt in den Vordergrund getreten, seine Durchführung aber stets an der finanziellen Schwierigkeit gescheitert. Jedesmal erhoben sich warnende Stimmen, da solche Gesellschaften in anderen Ländern im Anfange ihres Bestehens nur durch große Opfer und durch staatliche Subventionen aufrecht erhalten werden könnten und ein griechisches Unternehmen vorläufig damit nicht rechnen könnte.[73])

---

[71]) Vergl. Koutoupis: Über den Schutz der Handelsmarine in Revue der Rechts- und Staatswissenschaften, Athen 1908 (Griechisch) S. 65.
[72]) Koutoupis, S. 174.
[73]) D. L. Z. 1915, 15/16, S. 375.

Während des Krieges ist die Entwicklung der Seeschiffahrt in Griechenland hauptsächlich mit den Namen der beiden größten Rheder des Landes, Palios und Empirikos, verbunden. Der erstere hat seine ganze Aufmerksamkeit der Küstenschiffahrt zugewendet, und er gründete das größte Unternehmen, welches viele kleine Gesellschaften in sich aufnahm. Die „Gesellschaft der Seeunternehmungen", welche Palios während des Krieges gründete, erzielte während der ersten 18 Monate nach ihrer Entstehung große Gewinne. Sie nahm die Panellinios-Schiffahrtsgesellschaft und die Dampfschiffahrtsgesellschaft „John Mc. Dowal" auf, und verfügt insgesamt über ca. 20 Schiffe, welche hauptsächlich den Linienverkehr im östlichen Mittelmeer ausführen und 250 Agenturen in Griechenland haben. Riskante Spekulationen, die mit einer längeren Dauer des Krieges gerechnet hatten, zwangen sie, keine Dividende zu verteilen und für das Jahr 1918 keine Bilanz zu veröffentlichen. Da aber die Gesellschaft über die besten und zahlreichsten Dampfer für die Küstenschiffahrt verfügt, hofft man in ihren Kreisen auf eine bessere Zukunft, wenn auch die Absatzmöglichkeit des inneren Marktes nicht so kräftig ist.[74]) Während des Krieges wurde auch durch den Staat eine Oberste Transportleitung eingesetzt, die regelmäßige Linien nach verschiedenen Richtungen unterhält. (25)

Zum Schlusse des Kapitels möchte ich noch einige Statistiken anfügen. Bezüglich des Anteils der Landesflagge im Seeverkehr Griechenlands gibt die folgende Tabelle Zeugnis:

Im J.	Landesflagge.	Segler.	Dampfer.
1887	15,86%	67,88%	8,86%
1888	14,57%	74,69%	8,21%
1889	14,46%	74,79%	7,77%
1907	34,4%		

	Nach der Zahl der Schiffe.	Nach Tonnengehalt
1915	47,28%	33,31%
1916	58,72%	64,99%
1917	42,35%	45,39%

[74]) Vergl. Ploutos, 10. 3. 1919, S. 159.

Das bedeutet einen fortschreitenden Anteil der Landesflagge am Seeverkehr Griechenlands.[75])

Bezüglich der Größe der Schiffe hat die griechische Handelsflotte das Gesetz des Fortschritts befolgt, welcher gebietet, daß man Schiffe größeren Tonnengehalts anwendet, da deren Betrieb sparsamer ist und auch den Warentransport verbilligt. Die Durchschnittsgröße der griechischen Schiffe in Bezug auf Tonnengehalt war:

1875	274	N.R.T.
1883	483	„
1892	587	„
1898	669	„
1901	857	„
1903	962	„
1907	1012	„
1911	1130	„
1915	1250	„ [76])

Entwicklung der griechischen Handelsflotte. 1900-1913.

1900	245 094
1901	292 060
1902	343 157
1903	378 199
1904	401 218
1905	398 388
1906	426 769
1907	466 532
1908	519 889
1909	516 620
1910	527 581
1911	585 870
1912	668 230
1913	722 782

Der Raumgehalt der Dampfer ist in diesem Gesamtraumgehalt in Bruttoregistertons, der der Segler in Nettoregistertons enthalten.

[75]) Panhellinios Syndrophos, 1891, S. 682, Bulletin des griechischen Finanzministeriums, 1917, S. 5.

[76]) Bei Andreades „La marine marchande grecque" in Journal des Economistes, 1913, Sept., S. 401.

Es sind nur Dampfer von 100 Brutto- und Segler von 100 Nettoregistertons aufwärts gezählt worden. Eine Reihe kleinerer Segler ist nicht enthalten.[77])

Trampschiffahrt.

Schiffe der Tramprhederei machen ihre Fahrten von dem jeweiligen Bedarf abhängig und sind an keinen bestimmten Fahrplan gebunden. Fast vier Fünftel der griechischen Dampfer gehören ihr an, (26) der Rest zum größten Teil der Küstenschiffahrt und nur einige wenige den Transatlantischen Rhedereien. Daß der Schwerpunkt in der freien Schiffahrt liegt, ist kennzeichnend für Griechenland, und diesem Umstande verdankt es auch den so angesehenen Platz, den es in der Reihe der schiffahrttreibenden Nationen einnimmt. Nur die internationale Frachtschiffahrt, die das Haupttätigkeitsfeld der Tramprhederei ist, konnte ihn dem Lande sichern, nimmermehr die Küstenschiffahrt oder der Passagierverkehr.

Die Vorbedingung für den Seehandel wie für den Handel überhaupt, ist nun das Vorhandensein einer Produktion, welche ihrerseits wieder durch Arbeit und Kapital erzeugt wird. Der innere Markt würde in Griechenland nicht im entferntesten imstande sein, den vorhandenen griechischen Schiffen genügende Arbeitsgelegenheit zu geben, die außerdem noch durch die vorhandenen ausländischen Unternehmen eine wirksame Konkurrenz erfahren. Aber sein Vorhandensein ist eine Hauptbedingung zur Erhaltung der griechischen Marine wie auch zur Absatzmöglichkeit. Die Exportfähigkeit eines Landes hat eine blühende Schiffahrt zur Folge, und eine leistungsfähige Marine in den Händen von kühnen und fachkundigen Rhedern ist für die griechische Volkswirtschaft von besonders großer Wichtigkeit. Es ist ja „das Seeschiff der Produktionsfaktor des Rheders und hat für ihn dieselbe Bedeutung wie der Grund und Boden für die Landwirtschaft.“[78])

[77]) Kägbein, 1914, S. 24—25.
[78]) Murken, S. 84.

Nun hängt die griechische Handelsflotte in ihrer Tätigkeit und ihrem Ertrag ebenso wie die englische und die norwegische, weniger als die Flotten anderer Schiffahrtsländer von der größeren oder geringeren Beanspruchung durch den heimischen Handel ab. Ihre Größe und ihr Schicksal sind mit dem Auf und Ab der allgemeinen Welthandelsentwicklung verknüpft. Die Trampschiffahrt, die ja das Haupttätigkeitsgebiet der griechischen Handelsmarine bildet, läßt ihre Preise im freien Wettbewerb mit den verschiedenen Flaggen entstehen, und den entscheidenden Ausschlag gibt dabei die Höhe der Betriebskosten. Es ist eine allgemein bekannte Tatsache, daß die Nationen, die mit den geringsten Unkosten arbeiten, ihre Handelsflotten vergrößern und ihren Einfluß auf den internationalen Frachtmarkt frachtdrückend geltend machen.[79]) (27) Aus schon früher besprochenen Gründen kann die griechische Handelsflotte mit sehr geringen Betriebskosten arbeiten und kann in ihrer Konkurrenzfähigkeit nur noch mit der norwegischen verglichen werden. Die Tramprhederei bietet den Vorteil, daß die Schiffe bei Betriebseinstellungen oder beim Transport wichtiger Frachten eine größere Freiheit und Beweglichkeit haben und ihre Energie auf günstigere Frachtmärkte konzentrieren können. An dieser Stelle darf nicht unerwähnt bleiben, daß „der freie Markt der Tramprhederei in höherem Grade dem Gesetze von Angebot und Nachfrage unterliegt" als der gebundene Markt der Linienrhederei.[80]) Allerdings ist es nun in der Weltwirtschaft nicht so organisiert, daß das Hin- und Herfluten von einem Wirtschaftsgebiet zum andern sich in geregelter Weise vollzieht, sondern ganz im Gegenteil ist die Seeschiffahrt „das denkbar freieste und ungeregelste Gewerbe.[81])

Es kann somit eine zügellose Spekulation Platz greifen und bei einer Baisse sammeln sich z. B. die Schiffe arbeitslos in den Häfen. Die große Frage, wann nun solche Zeiten einsetzen, läßt sich nicht ergründen, und genau so, wie eine gute Konjunktur ganz plötzlich einsetzt, kommt auch die Wendung zum Schlechten völlig unerwartet; nur Symptome lassen einen Umschwung ahnen. So besteht die Beobachtung: Wenn Schiffsraum am Frachtenmarkt reichlicher angeboten wird, werden auch mehr Schiffe zum Verkauf gestellt, und das reichliche Angebot drückt den Preis. (28) Ein

---

[79]) Huldermann, S. 67.
[80]) Beckerath, S. 150.
[81]) Huldermann: Subventionen, 1909, S. 51.

weiteres Symptom ist, daß bei steigenden Unkosten, wenn die Überschüsse das bisherige Niveau nicht mehr erreichen, um den Verlust auszugleichen, ein vermehrtes Angebot durch Häufigkeit der Fahrten erfolgt und folglich auch die Frachten fallen.[82]) Um solche Krisen zu vermeiden, ist der Vorschlag gemacht worden, durch Übereinkunft verschiedener Organisationen Minimalsätze zu bestimmen und einen Preiskartell zu schaffen, oder kommende Krisen anzuhalten oder zu stabilisieren. Solche Versuche können in der freien Schiffahrt niemals einen dauernden und vollständigen Erfolg haben, da die Schiffahrt ein internationales Gewerbe ist, und derartige Einführungen sind deshalb zwecklos. Im Allgemeinen spricht „gegen die Wahrscheinlichkeit des starken Rückganges der Frachten außer der Verteuerung der Unkosten und der Festigkeit aller Preise, ein Nachlassen in der Erteilung neuer Schiffsbauaufträge, das einerseits verursacht ist durch die Erhöhung der Schiffahrtpreise und andrerseits durch die Ablieferung früher bestellter Tonnage, die den Mehrbedarf allmählich zu decken beginnt.[83]) Eine trotzdem auftretende Krise könnte nur durch einen allgemeinen Aufschwung des Wirtschaftslebens beigelegt werden. Ein besonders begünstigender Umstand ist z. B. der gute Ausfall der überseeischen Ernten. Der Welthandel belebt sich dann, und Angebot und Nachfrage nähern sich mehr dem Gleichgewicht. Außer der Getreideverfrachtung, die besonders für die griechischen Schiffe wichtig ist, kommt für die Tramprhederei überhaupt der Transport von Massengütern in Frage, als wichtigste Kohle und Eisen. Das große Wachstum der Weltproduktion beruht bekanntlich auf der Zunahme der Erzeugung dieser beiden Produkte, und da sie den größten Teil der Güterbewegung des Seeverkehrs ausmachen, ist der damit verbundene Aufschwung der Handelsmarine erklärt.

Als Frachtmarkt spielen für die griechischen Schiffe die englischen und die Häfen des Schwarzen Meeres eine wesentliche Rolle. Sehr glücklich entwickelt sich beim Abschluß von Frachttarifen die geographische Lage des Landes speziell bezüglich der Häfen des Schwarzen Meeres. Wenn man aber auch in Betracht zieht, daß fast die Hälfte des englischen Kohlentransportes nach Frankreich und den Mittelmeerländern geht, kann man einen klaren Überblick über die Arbeitsgelegenheit der griechischen Marine ge-

---

[82]) Huldermann: Geschäftslage, 1913, S. 28.
[83]) Huldermann: Geschäftslage 1913, S. 32.

winnen.[84]) Ferner sind für den Abschluß der Frachten die an den Küsten des Mittelmeeres ansässigen griechischen Kaufleute bedeutungsvoll, die sich zum Transport ihrer Waren fast ausschließlich der griechischen Flagge bedienen. (29)

Auch die Schiffsmakler der griechischen Schiffe vor allem in den Seestädten Rumäniens und Südrußlands sind zum größten Teil Griechen. Nun macht sich leider beim Maklergeschäft, wie beim ganzen griechischen Schiffsgewerbe der Mangel an theoretischer Ausbildung sehr fühlbar, und er ist ein Grund für das nicht rechtzeitige Erkennen von Krisen, von denen das griechische Schiffahrtsgewerbe so häufig heimgesucht wird. Gerade wegen des Charakters der Marine als internationales Gewerbe ist der griechische Schiffsbesitzer vor allen anderen auf die genaue Kenntnis der Schwankungen und Entwicklungsmöglichkeiten der Weltwirtschaft angewiesen. Allerdings ist seit dem Ausbruch des Weltkrieges eine Besserung eingetreten. Eine Neigung zur Konzentration und zum geschlosseneren Vorgehen aller Rheder dem Auslande gegenüber macht sich fühlbar, eine Erscheinung, welche bei anderen seefahrenden Völkern schon viel früher eintrat.

Die beliebteste Unternehmungsart, die heute in Griechenland vorherrschend ist, ist die Partenrhederei, eine Gesellschaftsform, bei welcher der Besitz eines Schiffes in mehrere Parten, gewöhnlich 100 geteilt ist. Dies hat den Vorzug, daß die Kapitäne selbst auch Teilhaber sein können und durch ihre Fachkundigkeit und eigene Tätigkeit für die Erfolge des Unternehmens sozusagen garantieren. Die Geschäfte der Partenrhederei werden von einem Teilhaber geführt, der dafür besonders entschädigt wird. Zur Bildung eines solchen Unternehmens werden auch die kleinen Rentiers der Seestädte herangezogen.

Wie bei allen Privatunternehmungen in Griechenland spielt auch in der Partenrhederei das persönliche Fühlen der Unternehmer eine Rolle, und erst der Weltkrieg hat es dazu gebracht, daß das Gefühlsmäßige zurückgedrängt wurde und Seeunternehmungen größeren Stils sich zu Aktiengesellschaften zusammengeschlossen

[84]) Engelhardt: Englands Kohle und der Überseehandel, Berlin 1915, S. 33.

haben. Eine merkwürdige Tatsache besteht nun bei den Griechen, nämlich daß alle in der Überzeugung leben, nur durch eigene Bemühung und Kraft ohne Staatshilfe etwas erreichen zu können. Das Bewußtsein, auf sich selbst angewiesen zu sein, läßt sie ihre ganze Energie entfalten, und jeder will, was er ist, nur sich selbst verdanken. Dies ist eine ähnliche Erscheinung wie die, welche in Amerika so große Erfolge zeitigte.[85]) Innerhalb der Partenrhederei kann man zwei Klassen von Unternehmern unterscheiden:

1. Die kleinen Rheder, welche meistenteils in den Seehäfen wohnen. In der Mehrzahl sind sie selbst Kapitäne oder sonst irgendwie aus dem Schiffahrtsgewerbe hervorgegangen. Sie haben somit Fachkenntnisse und natürliche Veranlagung zum Seemannsberuf und sind folglich imstande, das für ihre Schiffe Notwendige zu erkennen und ihre Bemannung selbst zu rekrutieren. Meist sind sie im Besitze eines kleinen Kapitals, durchschnittlich etwa 20000 Drachmen. Diese Klasse der Rheder ist Eigentümer des größten Teils der griechischen Segelschiffe in den kleinen Häfen, während die

2. Klasse, die größeren, fast ausschließlich in Piräus, Athen und Syra leben. Sie sind gewöhnlich Abkömmlinge der oben beschriebenen kleinen Rheder, oder sie sind selbst solche, die durch erfolgreiche Unternehmungen Reichtum erworben haben und sich nun noch nebenbei mit Bank- und Industriegeschäften betätigen.

Bei diesen Unternehmungen, die noch privater Natur sind, erleben wir schon die Neigung zur Vergesellschaftung und zur Konzentration des Kapitals. Nicht nur privatwirtschaftliche Gründe sind die Veranlassung, also das Bestreben, die Rentabilität zu sichern und zu steigern, sondern es ist auch eine volkswirtschaftliche Abwehrmaßregel, um die ausländische Konkurrenz auszuschalten. Dieser Geist der Assoziation, der in die griechische Marine eingedrungen ist, läßt für die Zukunft viel Gutes erwarten. Eine Folge dieser Ideen ist die Gründung von Schiffahrtsgesellschaften, welche allmählich in der griechischen Marine an Bedeutung gewinnen. Daß sie das Interesse ihrer Aktionäre hinreichend wahren, läßt sich aus den hohen Dividenden, die sie verteilen, und aus der jährlich veröffentlichten Bilanz erkennen. (30)

---

[85]) Vergl. Conrad: Volkswirtschaftspolitik, Jena 1913, S. 7.

Bei den gesamten Statistiken, die ich meiner Arbeit hinzufügte, sowie bei der kleinen Auslese, die jetzt folgt, habe ich viel Material nicht zitiert in der Überzeugung, daß die Zeit und Mühe, die dadurch beansprucht würde, kein Äquivalent böte für den zu gewinnenden Nutzen. Deshalb wählte ich aus der Fülle des bearbeiteten Materials nur das aus, was mir für den Zweck am geeignetsten und am zuverlässigsten erschien. Anbei folgen noch einige Zahlen über die Bedeutung der griechischen Handelsmarine an verschiedenen Punkten des Weltverkehrs, speziell des Verkehrs im östlichen Mittelmeer, wo ja das Hauptgebiet für den griechischen Handel ist.

Nach einer Statistik, die sich bei Charles Morawitz: Les finances de la Turquie, Paris 1902, S. 196 findet, steht in den Jahren 1896—1900 Griechenland an 4. Stelle des Seeverkehrs in der Türkei.

	1896/97	1897/98	1898/99	1899/00	z. Z.
England	33,4%	34,1%	28,2%	24,6%	8,697 988
Türkei	17,4%	14,0%	16,6%	19,3%	6 845 192
Österreich	13,4%	15,7%	16,2%	16,2%	5 723 432
Griechenland	9,8%	4,3%	9,3%	10,5%	3 737 083

Bei dem Verkehr in den Dardanellen überragt laut der Statistik im Jahre 1910 von Andreades im Journal des Economistes, die mit der folgenden von Hennig in der D. L. Z. vom 26. 2. 17, S. 129 übereinstimmt, die griechische Flagge sogar die englische der Zahl nach, jedoch nicht der Tonnage nach.

1910. Gesamter Schiffsverkehr der Dardanellen 33 450 Schiffe mit 16 000 000 R.T.

	Schiffszahl	%	R. T.	%
Griechenland	5 150	12,0%	2 935 000	18,3%
England	3 650	10,9%	7 140 000	46,3%

Der Seeverkehr von Konstantinopel, in dem Griechenland ehemals laut einer Statistik vom Jahre 1841 [86]) die erste Stelle einnahm, hat heute noch die griechische Flagge an erster Stelle. Die folgende Tabelle darüber aus den Jahren 1910 und 1911 stammt aus Fritz Braun: Der neue Balkan. [87])

[86]) E. About, S. 172.
[87]) Weimar 1913, S. 127.

	1910		1911	
	Zahl	R. T.	Zahl	R. T.
Großbritannien	4586	8 225 104	4 831	8 647 189
Griechenland	3 393	3 064 932	2 908	3 205 724

Dabei muß hervorgehoben werden, daß der Gesamtverkehr Konstantinopels gleich hinter dem Londons kommt.[88])

Laut dem griechischen Konsularbericht von Adrianopel 1912 (S. 44) steht in dem Hafenverkehr Gallipolis von 1911 Griechenland an dritter Stelle nach England und Amerika, jedoch gilt hier wie für alle Hafenstatistiken in den türkischen Gewässern, daß die großen seefahrenden Nationen ihre Schiffahrt durch Subventionen unterstützten und deshalb mit großen Zahlen in den Statistiken stehen.[89])

Auch an den russischen Häfen des Schwarzen Meeres ist die griechische Schiffahrt von größter Bedeutung. 1909 stand es an zweiter Stelle nach England und zwar:

	Zahl der Schiffe	R. T.
England	1629	3 397 193
Griechenland	723	1 011 304

Eine vergleichende Tabelle des Seeverkehrs von Taganrog[90]) gibt Griechenland sogar den ersten Platz:

	1905		1906		1907		1908	
	Zahl.	R. T.	Zahl.	R. T.	Zahl.	R. T.	Zahl.	R. T.
Grld.	305	570458	198	385827	176	239881	201	278297
Engl.	199	545910	135	383745	139	200066	146	279820

	1909		1910		1911	
Grld.	333	469497	350	527164	256	372709
Engl.	219	417364	214	408529	140	289801

An den übrigen russischen Häfen steht nach Angaben aus dem Jahre 1910 die griechische Flagge in Odessa an sechster, in Nikolajeff an vierter, in Cherson an zweiter Stelle.

Auch an anderen Häfen des Schwarzen Meeres war die griechische Flagge in neuerer Zeit von großer Bedeutung. So stand sie in den bulgarischen Häfen des Schwarzen Meeres 1911 an

[88]) R. van der Borght: Das Verkehrswesen, S. 106.
[89]) Vergl. J. Kraus, S. 96: Türkische Seeschiffahrt.
[90]) Griechischen Konsularbericht 1912, S. 106, 107.

zweiter Stelle, nämlich:[91])

Österreich-Ungarn	416125 R. T.
Griechenland	384271 R. T.

und auch im Jahre 1912 hatte die griechische Schiffahrt im bulgarischen Hafen Burgas am Schwarzen Meere eine führende Stelle inne. Allerdings konnten während des Balkankrieges 1913 griechische Schiffe nicht dorthin kommen, und die Tatsache, daß 1913 nur sechs griechische Schiffe in Burgas anliefen, entspricht der Mangel an Schiffsraum, der zu jener Zeit in dem Hafen sehr fühlbar war. An dem gesamten bulgarischen Schiffsverkehr sind alle europäischen Länder beteiligt, und eine Tabelle vom Jahre 1912[92]) gibt Griechenland den dritten Platz nach dem Tonnengehalt:

Österreich-Ungarn	18,22%
Bulgarien	17,45%
Griechenland	17,03%
England	14,15%
Deutschland	10,95%

Für die übrigen Balkanländer ist die griechische Handelsmarine ebenfalls von entscheidender Bedeutung. So stand im Jahre 1890 in dem rumänischen Hafen Soulina die griechische Segelfahrt an erster Stelle, die griechische Dampferschiffahrt an zweiter Stelle nach England. In der neueren Zeit fand ich für den Hafenverkehr in Soulina folgende Zahlen:

Seeverkehr in Soulina (Rumänien)[92a])

	1910		1911		1913 rund	
	Zahl der Schiffe.	R. T.	Zahl der Schiffe.	R. T.	Zahl der Schiffe	R. T.
England	461	1039493	535	1182867	278	670000
Griechld.	242	359569	364	643191	112	212000
Italien	103	169038	81	134334	118	182000
Öfter.-Ung.	163	349900	111	232483	158	313000
Rumänien.			43	64063	56	77000

[91]) A. Dix: Bulgarien 1917. Hamburg-Leipzig, S. 39.

[92]) Bulgarien, ein Merkblatt für den deutschen Kaufmann, Direktion der Diskonto-Gesellschaft, Berlin, 1916, S. 43.

[92a]) Griech. Konsularbericht, Athen 1912. Otto Frh. v. Dungern, Rumänien. Gotha 1916, S. 109.

Auch an den Küsten Italiens spielt der griechische Seeverkehr eine gewisse Rolle. Folgende Statistik zeigt die Entwicklung in den Jahren 1880—1910 an.

Flagge	Steigerung der Tonnage	Steigerung der verladenen Waren
Griechische	566%	996%
Deutsche	855%	585%
Österreichische	537%	500%
Französische	51%	76%
Englische	48%	71%

1888 kamen insgesamt 680 griechische Schiffe mit 117 000 R.T.,
1910 bis 1033 „ „ „ 1 180 000 R.T.,
welche 1 535 000 T. an Waren verluden.[93])

Wie die Zahlen in den einzelnen italienischen Häfen sich verhalten, zeigt der griechische Konsulatsbericht vom Jahre 1911 (S. 14—15) über den Seeverkehr in Genua:

	Zahl der Schiffe	R. T.
Italien	812	1 706 435
England	3807	2 940 603
Deutsches Reich	360	1 205 271
Österreich	207	223 898
Griechenland	186	264 791
Frankreich	119	212 120

Daß die Bedeutung der griechischen Handelsmarine im Wachsen begriffen ist und daß sie an den verschiedenen Punkten des Weltverkehrs ihren Platz behauptet, sollen die jetzt folgenden Tabellen beweisen:

[93]) Siehe Andreades: Journal des Economistes, 1913, Sept., S. 405.

Der deutſche Seeverkehr 1911 nach Flaggen.[94])

	Angekommene Schiffe			
	Geſamtzahl.		beladen.	
Griechenland	Zahl.	N. R. T.	Zahl.	N. R. T.
	108	204 556	85	162 864
	Abgegangene Schiffe			
	114	209 460	41	731 68

Der deutſche Seeverkehr 1911 nach Herkunft u. Beſtimmung.[95])

	angekommen		abgegangen	
	Zahl.	N. R. T.	Zahl.	N. R. T.
	Direkter Verkehr.			
Griechenland	15	23 921	11	19 389
	Zwiſchenverkehr.			
	63	99 888	61	101 689

Überſichtsſtatiſtik der griechiſchen Schiffe, die in Antwerpen einliefen[96])

1880	4 591 R.T.
1890	41 359 „
1900	52 722 „
1910	107 808 „
1911	142 631 „
1912	132 411 „
1913	71 770 „

[94]) Kägbein, 1914, S. 645.
[95]) Kägbein, 1914, S. 646—647.
[96]) Max Oboussier: Der Antwerpener Hafen und die Pariser Wirtschaftskonferenz, Berlin 1917, S. 14.

Zuwachs der griechischen Flagge im Suezkanal.[97])

	Schiffe	R. T.
1911	4	16 609
1912	10	27 538
1913	17	54 640
1914	29	55 120
1915	47	95 865

Zum Schluß möchte ich noch eine Statistik des Seeverkehrs von Gibraltar anführen.[98]) Hier betrug 1913 der Gesamthandel Griechenlands 298 000 R.T., das heißt 2,4%. Eine Zusammenstellung des Anwachsens nach derselben Quelle lautet:

	angekommen	abgegangen
	R. T.	R. T.
1910	73 400	73 400
1911	119 300	115 700
1912	111 400	108 100
1913	153 400	144 600
1914	210 900	191 300
1915	413 700	216 600

Linienschiffahrt.

Die Linienrhedereien, welche den Dienst auf bestimmten Linien auszuführen haben, benötigen ein höherwertiges Material und müssen zur Durchführung eines festen Fahrplanes über eine größere Anzahl Schiffe verfügen können. Sie werden als Gesellschaftsunternehmungen betrieben und sind durch Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit ausgezeichnet.[99]) Die Vorteile der Linienrhedereien sind, daß dieselben ihrem Wesen nach groß und kapitalskräftig sind und sich folglich als widerstandsfähig bei den Konkurrenz-

[97]) Hennig: Die griechische Handelsflotte. D. L. Z. 26. 2. 1917, S. 129.

[98]) Chronik und Archivalien, Weltwirtschaftliches Archiv. Band 13. 1918, S. 115.

kämpfen und schlechten Konjunkturen erweisen. Auch im Vergleich zu andern Unternehmungsformen haben sie den Vorteil, daß sie in wenigen Händen konzentriert werden können und bei schiffahrtspolitischen Kämpfen überhaupt mehr Stoßkraft besitzen. Vor allem liegt der Schwerpunkt in ihren Qualitätsleistungen. Um den gestellten Anforderungen zu genügen, ist Großzügigkeit und gute Organisation eine conditio sine qua non und „der Verkehr kann unter modernen Verhältnissen überhaupt nur in mächtigen Verbänden und in absoluter Ordnung existieren.“ [100]) Besonders der Zusammenschluß von Verbänden ist von großer Bedeutung, da die Schiffahrt als internationales Gewerbe ihr Tätigkeitsfeld hauptsächlich außerhalb der Hoheitsgewässer des eigenen Staates hat, und somit einen kräftigeren Rückhalt gewinnt. Außerdem vermögen große Unternehmen ihre Schiffe moderner auszugestalten, und diese Neigung hat auch zur Folge, daß „die Größensteigerung, die Steigerung der Leistungsfähigkeit dann auch das auffällige Merkmal der Entwicklung der Handelsflotten im 19. Jahrhundert“ ist. [101]) Der Größensteigerung der ganzen Flotte entspricht nun aber eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der einzelnen Fahrzeuge. [102]) Als Nachteil kommt nur in Betracht, daß, „ein Riesendampfer der modernen Zeit natürlich ganz andere Summen an Kapitalaufwand, Unterhaltungs- und Betriebskosten täglich verschlingt, als ein kleines Schiff vergangener Jahrzehnte, [103]) abgesehen von den enormen Anschaffungskosten.“ Die Linienrhedereien sind bei ihrer Beschäftigung in hohem Grade von dem Güterverkehr und der hierdurch beeinflußten Höhe der Frachtraten abhängig. Der Personenverkehr spielt auch eine beträchtliche Rolle, tritt jedoch hinter dem Güterverkehr zurück.

Ein besonders wichtiger Zweig der griechischen Linienrhederei ist der Auswandererdienst, der zur Bildung eigener Gesellschaften Anlaß gegeben hat. Einer der großen Rheder des Landes, Empirikos, hat sich hauptsächlich außer der Tramprhederei mit dem Auswandererdienst beschäftigt. (31)

---

[100]) R. Thiess: Deutsche Schiffahrt und Schiffahrtspolitik der Gegenwart, Leipzig 1917, S. 66.

[101]) Nach W. Vogel: Die deutsche Handelsmarine im 19. Jahrhundert. 1914, S. 3.

[102]) Vogel, S. 4.

[103]) Wiedenfeldt, S. 74.

Nach dieser Abschweifung möchte ich betonen, daß diese Auswanderer allein zur Gründung zweier großer Rhedereien, denen die größten griechischen Schiffe gehören, Veranlassung gegeben haben. Es sind dies die Griechische transozeanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft, die Moraitis begründete, und deren Aktien nach Bankerott des Gründers von der durch Empirikos neu begründeten (1908) Nationalen Dampfschiffahrts-Gesellschaft übernommen wurden, (32) welche sich aber auch außer der Linienschiffahrt der Küstenschiffahrt gewidmet hat.

Das Kapital in der griechischen Handelsmarine.

Die griechische Handelsmarine besteht in ihrer Gesamtheit zu 90 Prozent aus Dampfern. Wenn man die Armut des Landes an Kapital und an Werften bedenkt, ergibt sich ein gewisser Widerspruch. Dieser wird durch die Tatsache erklärt, daß der größte Teil der Schiffe mit ausländischem Kapital gekauft ist.

Die fremden Unternehmer gaben die hohen Kredite, die zu diesem Zweck nötig sind, nur unter schweren Bedingungen. Es handelte sich dabei meist um den Ankauf alter Schiffe, und in der Mehrzahl der Fälle mußte das ganze Objekt als Hypotheke dienen. Eine besondere Erschwerung erfuhr der Ankauf durch die ungünstige Lage der griechischen Valuta, die um die Jahrhundertwende (1901) 1 Franc = 1,65 Drachmen betrug.

Im Vertrauen auf die eigenen Fähigkeiten übernahmen die griechischen Rheder dennoch die mit so großen Schulden belasteten Schiffe. Jahrzehntelang bezahlten sie die hohen Zinsen, Versicherungsraten und Reparaturen, die ja bei den meist alten Schiffen sehr häufig und kostspielig waren, um endlich nach mühevoller Arbeit das Schiff von den Hypotheken zu befreien.[104])

Das Hypothekenwesen selbst war durch besondere Gesetze geregelt. Von Wichtigkeit war dasjenige vom 17. 7. 1890, welches besagte:

---

[104]) Sakalis, 1916, S. 14.

1. Nur Schiffe von über 10 Tons Inhalt durften hypothekarisch belastet werden.
2. Jeder Miteigentümer, welcher weniger als die Hälfte des Schiffes besitzt, muß die schriftliche Zustimmung der übrigen Besitzer erhalten.
3. Auch Ausländern ist der Verkauf verpfändeter Schiffe erlaubt, wenn ein griechischer Konsul anwesend ist.

Um falschen oder geheimen Anleihen vorzubeugen, war laut Gesetz vom 13. 11. 1851 jeder Seekapitän verpflichtet, ein Buch zu halten, in welches jede Anleihe auf das Schiff oder das Frachtgut eingetragen werden mußte. Nicht vermerkte Anleihen waren ungültig.[105])

Dieses Aufnehmen von Hypotheken aus fremden Kapitalien war aber für die griechischen Rheder eine Notwendigkeit, denn die qualitativen Eigenschaften allein hätten nicht genügt, um eine so angesehene Flotte zu schaffen, und der griechische Staat beseitigte die letzten Hindernisse über die Aufnahme von Hypotheken im Auslande durch Gesetz im Jahre 1910.

Die riskanten und fast abenteuerlichen Unternehmungen der griechischen Reeder führten nun, da die Schiffahrt mehr wie jedes andere Geewrbe von Krisen heimgesucht wird, zum Ruin vieler selbständiger Existenzen.

Welche Höhe das fremde Kapital, das in der griechischen Marine investiert war, erreichte, entzieht sich aus Mangel an statistischem Material der Beurteilung. Sicherlich ist mindestens die Hälfte der Werte mit ausländischem, meist englischem Gelde erworben, und das dabei von den Fremden bewiesene Vertrauen wird mit den staatlichen Einrichtungen und der Tendenz der wirtschaftlichen Besserung des Landes begründet.

Mit dem Weltkrieg wurde die griechische Marine völlig von den fremden Kapitalien emanzipiert. Die großen Vermögensverschiebungen, die in allen Gewerben und Volksschichten eintraten, machten sich auch in Rhedereikreisen fühlbar. Die gute Geschäftslage der Seeschiffahrt hat in Griechenland nicht nur zu zahlreichen Kapitalserhöhungen bei den schon bestehenden Rhedereien, sondern auch zu vielen Neugründungen Anlaß gegeben.

Es geschah hier auch wie bei ähnlichen Gelegenheiten, daß die Spekulanten, denen jeder Überblick über die Dauer und die gesunde Grundlage der Konjunktur sowie die Geschäftskenntnis

---

[105]) Mansolas, 1867, S. 193.

fehlte, sich von anderen Berufen eindrängten und so die Aktien in die Höhe trieben.[106])

Trotz Blockade, Beschlagnahme der griechischen Schiffe durch die Entente, Zwangsfrachten, höherer Versicherungsraten und Betriebskosten waren die griechischen Schiffsbesitzer dennoch imstande, ihre Schulden zu bezahlen und noch große Gewinne zu erzielen. Nach Berechnungen griechischer Fachleute, die leider keinen Anspruch auf Genauigkeit erheben können, beziffern sich die Gewinne während des Krieges auf eine Milliarde. Ein erheblicher Teil dieses Geldes wurde für Unternehmungen auf dem Festlande verwendet. So ist durch die Kapitalsansammlung ein Zustand geschaffen, in welchem die Seeschiffahrts-Gesellschaften in Griechenland zu Hochburgen des Kapitalismus, ähnlich wie die Banken wurden. Auf dem Steuerwege sollten nun diese großen Vermögen für den Staat erfaßt werden, und durch ein Gesetz im September 1915 wurden 8 Prozent in Betracht gezogen. Spätere Vorlagen vom 1. 6. 1916 erhöhten die Steuer für die Gewinne des Jahres 1915 auf 10 Prozent, für 1916 auf 15 Prozent. Der Entwurf von 1917 lautet sogar für 1915 auf 15 Prozent, 1916 auf 22½ Prozent, 1917 auf 30 Prozent. Er weist eine große Ähnlichkeit mit dem entsprechenden französischen Gesetz auf.[107]) Für die Jahre 1915, 1916, 1917 wurden 215 Millionen Drachmen als Gewinn der griechischen Marine deklariert, und die Höhe der darauf einzuziehenden Steuer betrug 35 Millionen Drachmen, die der Finanzminister auf 50 Millionen Drachmen zu steigern hoffte,[108]) von denen aber in Wirklichkeit nur 32 Millionen Drachmen Steuer erzielt wurden.[109]) Die Presse wollte wissen, daß die Gewinne von 1915 140 Millionen Drachmen und für 1916 sogar 368 Millionen Drachmen betragen, eine Riesensumme, in welche allerdings auch die 42 Millionen Drachmen für Verkäufe griechischer Schiffe an das Ausland einbezogen sind.[110]) (33)

Zu Beginn des Jahres 1919 wurde dann aber ein Gesetzentwurf unterbreitet, durch welchen das Gesetz der besonderen Besteuerung der großen Vermögen abgeschafft wurde. Die Besteuerung war an und für sich ein gerechter Akt der Regierung,

---

[106]) Winger: Intern. Schiffsraumnot. Jena 1916, S. 35.
[107]) Sakalis, 1917, S. 4.
[108]) Estia, 5. 9. 1918.
[109]) Freie Presse, 11. 6. 1919.
[110]) D. L. Z. 1916, S. 442.

aber es wäre von größter Wichtigkeit, die Einnahmen aus dieser Steuer ausschließlich für den Aufbau und die Kräftigung der Marine zu verwenden, die in ihrem Bestande durch den Krieg fast dezimiert wurde. Allerdings ist dann der Besitzer des verkauften oder versenkten Schiffes auch verpflichtet, dasselbe wirklich zu ersetzen, andernfalls das Gesetz ihn mit der Beschlagnahme von einem Viertel des Wertes des Schiffes bestraft. Dieser Entwurf wurde später dahin gemildert, daß die Rheder der verkauften oder versenkten Schiffe nur verpflichtet waren, eine bedeutende Summe als Pfand für den Wiederaufbau der Handelsmarine in der Staatskasse zu hinterlegen. Die Rheder setzten dieser Maßregel nun den heftigsten Widerstand entgegen und brachten zu ihrer Rechtfertigung vor, daß sie im Laufe von 7 Wochen 110 Millionen für den Ankauf von Schiffen verwendeten, statt des vom Staate geforderten Pfandes in Höhe von 32 Millionen. Das ist der stärkste Ausdruck dafür, daß Schutzmaßregeln hier nicht am Platze sind.[111]) Fernerhin tritt zu ihren Gunsten die Tatsache hervor, daß die griechische Marine ihre Blüte keineswegs der griechischen Handelspolitik verdankte.

Eine Berechnung des griechischen Volksreichtums (1880) von Bernardakis (S. 14) bezeichnet den Wert der griechischen Handelsmarine mit 62 785 000 Drachmen und den Reinertrag mit jährlich 7 535 200 Drachmen. Nach Grunzel (S. 176) betrugen die Einnahmen 1906: 45 Millionen und setzten sich zusammen:

Importhandel	25 Millionen
Exporthandel	15 „
Küstenschiffahrt	5 „
	45 Millionen.

Welche Wichtigkeit die griechische Marine hat, erkennt man aus der Tatsache, daß bei einem Durchschnittswert der Einfuhr (1900—1910) nach Griechenland von 93 und 149 Millionen Drachmen, die Einnahmen der Marine 25—30 Millionen betrugen.[112]) Der Wert der griechischen Dampfer betrug im Jahre 1910 120—130 Millionen Drachmen. Die Berechnung ist so aufgebaut, daß die neu gebauten Dampfer mit 7 Pfund St. pro Br.R.T., die alten mit 6 Pfund Sterl. pro Br.R.T. berechnet sind, und als Durchschnittsanlage kommt dann die genannte Summe heraus.[113]) (34)

[111]) Sakalis in „Patris", 20. 7. 1919.

[112]) Vergl. Andreades, Journal des économistes, Okt. 1913, S. 52.

[113]) Vergl. Denkschrift der Handelskammer Piräus, S. 224. D. L. Z. 1914, S. 370.

Der Ertrag der Dampfer ist verhältnismäßig groß und verzinst sich durchschnittlich mit 15—20%.[114]) Die hervorragende wirtschaftliche Bedeutung der griechischen Handelsmarine tritt klar hervor, wenn man bedenkt, daß der Ertrag der griechischen Industrie mit 24 000 000 Drachmen, der der der Marine mit 40 000 000 Drachmen beziffert wird.[115]) Der Wert der Flotte wurde 1916 auf 426 000 000 Drachmen angegeben und zwar wurden als Material 394 Dampfer mit 630 000 B.R.T. bezeichnet.[116]) Kurz, die Einnahmen der Handelsmarine bildeten den größten Aktivposten der griechischen Zahlungsbilanz, und sowohl Reingewinn wie Bruttogewinn sind von größter Bedeutung.

Die beigefügten Listen zeigen den ungefähren augenblicklichen Stand der griechischen Seeunternehmungen, die Dividenden, die verteilt werden, und die Kursnotierungen einiger Schiffahrtsgesellschaften der Athener Börse.

	Aktienkap.	Reserven.
Griechische Nationalschiffahrt . .	17 150 000 Dr.	922 500 Dr.
Achäische Nationalschiffahrt . .	1 000 000 „	40 300 „
Handels- u. Seeschiffahrtsges. . .	6 000 000 „	1 365 100 „
Seeschiffahrtsg. „Panhellenique“ .	64 800 „	300 000 „
Griech. Reedereigesellschaft . . .	3 000 000 „	—
Englisch-jonische Seeschiffahrtsges.	700 000 „	—
Athener Seeschiffahrtsgesellschaft .	1 000 000 „	—
Griechische Seeschiffahrtsges. . .	15 000 000 „	705 000 „
Gr. Ges. f. Seeunternhg. Patras . .	250 000 „	20 300 „
Gr. Transport-Schiffahrtsges. . . .	2 800 000 „	92 000 „
Handels- u. Seeschiffahrtsvereinig.	300 000 „	—
Orientalische Ges. f. Seetransporte (1919 vorläufige Dividende 6 Dr.)	18 087 000 „	—
Chiaki Schiffahrtsgesellschaft 1918	13 963 000 „	—
Gr. Ges. Mittelm.—Schwarz. Meer	300 000 „	—
Ungef.	86 000 000 Dr.	3 451 200 Dr.

[114]) Andreades, Journal des économistes, 1913, Oktober, S. 54.

[115]) Vergl Wilda,. S. 146, Lefeuvre, S. 151.

[116]) Nach der Zeitung Sphaire, D. L. Z. 1916, S. 442, No. 11, 6. Jahrg., 1. Juni 1916.

Die Gesellschaften verteilen folgende Dividenden:[117])

	1912	1914	1915	1916	1919
Panhellenios	10	10	40	165	—
Nationale	20	11	21	78	31
Michalinos	10,50	7	30	65	—
Achaiki	5	—	5	5	—
Palios, Seeunternehmungen	—	—	5	5	—

Im Jahre 1918 trat in Griechenland eine Gründerperiode ein, der man sehr skeptisch gegenüberstehen muß, nicht wegen des Mangels an Kapital, sondern wegen Fehlen der theoretischen Vorbildung und Organisation. Es waren insgesamt 195 Gesellschaften, unter anderen:

Bank der Volkswirtschaft	10	Millionen Dr.
Marinebank	10	„ „
Industriebank	15	„ „
Griechische Bank für Industrie, Handel u. Marine	15	„ „
Bank von Chios (1919)	1	„ „
Allgemeine Bank	2	„ „
Bank von Piräus	10	„ „

Die Marinebank verfügt zugleich auch über die 250 im Lande vorhandenen Agenturen der Gesellschaft für Seeunternehmungen, die ihre Schwestergründung ist. Anbei folgen über die Rentabilität einige Kursnotierungen.

Kursnotierungen von Schiffsaktien an der Athener Börse.

Ende	1914	1915	1916	1917	1918	3. 8. 1919	3. 11. 1919	31. 1. 1920.
Panellinios	108	285	890	805	975	515	470	780
National-Seeschifft.	105	142,50	343	274,50	676	326	333,50	457
Michalinos gegr. 1912	78	131	192,58	275,50	311	232	229	262
Seeunternehm.	—	—	133	189,75	359	121,50	125,50	196

Die Tabelle zeigt auffallend, wie der Abschluß des Krieges auf den Kurs der Schiffahrtsgesellschaften gewirkt hat.

[117]) Tsouderos, S. 238.

Verbandsbildungen.

Die Blüte der griechischen Dampferflotte, ja der gesamte Aufschwung der Handelsmarine in den letzten Jahren ließ die Reeder ihre Interessen zu gemeinsamem Vorgehen vereinen, um mit noch größerem Nutzen arbeiten zu können. Im Weltkriege kam es dann zur Gründung des „Vereins griechischer Reeder" in Piräus. Außer anderen Geschäften dient dieses Unternehmen hauptsächlich informatorischen Zwecken bei der Regierung und bei der Presse. Auch in anderen Seestädten wurden ähnliche Zusammenschlüsse ins Leben gerufen, und man fühlt deutlich die Tendenz, die Reedereibetriebe durch solidarisches Vorgehen wirtschaftlich zu festigen und gegen Depressionen zu schützen.

Als Folge des Krieges ist die Gründung einer Aktiengesellschaft für Registrierung der Schiffe in Piräus (1919) anzusehen. Zweck der Gesellschaft ist:

1. Registrierung, Inspektion und Eintragung ins Register aller griechischen Dampfer und Segelschiffe von mehr als 10 Ts.
2. Kontrolle auf den Schiffen und Erteilen von Zeugnissen.
3. Jährliches Erscheinen von Schiffsregistern.

Die Kapitalien der Gesellschaft sind nur minimal. Sie betragen 15 000 Drachmen und sind in 150 Aktien à 100 Drachmen eingeteilt.[118])

Seeversicherung.

Bei der Betrachtung der Einnahmen der griechischen Marine muß berücksichtigt werden, daß ein erheblicher Teil, ungefähr 15 Millionen, als Verzinsung und Seeversicherung abzuziehen sind. Daß die Seeversicherung eine notwendige Ausgabe ist, wurde schon frühzeitig anerkannt. Schon im Jahre 1836 wurde die „Achaiki" Versicherungsgesellschaft in Patras gegründet.[119]) Eine große Anzahl von Versicherungsgesellschaften wurden dann in den Jahren 1858—1866 ins Leben gerufen. Es waren insgesamt 25 mit einem

[118]) Ploutos, 16. 6. 1919, S. 320.

Nominalkapital von 17 656 056 Drachmen, von denen aber nur 2 073 885 Dr. eingezahlt wurden. Bis in die siebenziger Jahre hinein setzten sich die Gründungen fort. Die meisten dieser Gesellschaften versicherten nur gegen Seegefahren, einige aber erteilten auch Seeanleihen.[120]) Die Hälfte davon wurde schließlich aufgelöst. Wie es zu dieser Zeit um die Rentabilität dieser Unternehmungen stand, zeigen die beiden folgenden Tabellen:

Seeversicherungen von Patras 1866:

Versicherungssumme	24 324 620	Dr.
Entschädigungssumme	291 400	„ und

Seeversicherungs-Gesellschaften in Syra:

Versicherungssumme	11 248 216	Dr.
Entschädigungssumme	96 364	„

Vielversprechend war zu Beginn der siebenziger Jahre die Gründung der „Marinebank und Seeversicherungsgesellschaft Archangelos", die ein Aktienkapital von 15 000 000 Drachmen hatte, und die zum ersten Male eine Registrierung der Schiffe nach europäischem Muster einführte. Eine solche enthält allgemeine Ausweise über Besatzung und Ladung, über Gattung, Bauart, Größen- und Eigentumsverhältnisse, sowie das Pfandrecht am Schiffe. Zusammen mit der Vermessung sind dies die Grundlagen für Bemessung der Hafen- und Versicherungsgebühren. Mit demselben Unternehmen hingen Seeversicherungsgesellschaften in London und in Marseille und eine Marinebank in Chios zusammen, sowie auch Filialen in andern Plätzen. Die Londoner Gründung wurde wegen ihrer selbständigen und erfolgreichen Arbeit 1873 in eine englische Gesellschaft mit 1 Million engl. Pfund umgewandelt.[121]) Die Marinebank von Chios ging hingegen zugrunde wegen der Kurzsichtigkeit ihrer Leiter, die weder für einen Reservefonds noch für Abschreibung oder Deckung der Schulden gesorgt hatten.

Eine erwähnenswerte Gründung ist ferner in jenen Jahren die gegenseitige Seeversicherung der Reeder in Galaxidi. Die Schiffer versicherten gegenseitig ihre Schiffe gegen Seegefahren für 62 000 000 Drachmen und bezahlten dafür während der Jahre 1870—91 1 162 000 Drachmen Versicherungsgebühren, während die Summe bei einer Aktiengesellschaft mit einer Prämie von $5^1/_2$% auf 3 418 000 Drachmen gekommen wäre. Der kleine Seehandels-

---

[120]) Mansolas 1867 S. 170.

[121]) Vergl. Moraitinis S. 420.

platz sparte mithin 2 250 000 Drachmen.[122]) Eigene Kapitalien besaß diese Gründung nicht, noch wurden Dividenden verteilt. Nur der Schaden wurde proportional der Versicherungssumme entsprechend von allen getragen.[123]) Die späteren Seeversicherungsgesellschaften litten dann alle unter demselben Übel, nämlich daß sie hohe Dividenden ausschütteten, ohne für genügend Amortisation oder einen Assekuranzfonds zu sorgen. Weil die einheimischen Gesellschaften nicht genügend Sicherheit boten, mußten jährlich 15 Millionen Drachmen nach dem Ausland wandern.[124]) Allerdings hatte die Banque d'Athènes 1912 ein Projekt für eine Marinebank mit contre-assécurance vorgeschlagen, bei welchem der Staat auf das Aktienkapital eine 5%ige Verzinsung garantiert.[125]) Das ganze blieb aber Projekt, und erst der Weltkrieg brachte einen Umschwung in die Verhältnisse. Der Kapitalzufluß leitete eine Gründerperiode ein, die auch auf das Gebiet der Seeversicherungsgesellschaften übergriff. (35) Die große Anzahl und der weite Kreis der Unternehmungen bot für ein Emporkommen nicht die nötigen Vorbedingungen. Deshalb ist die Gründung eines wirklich kapitalkräftigen Unternehmens entschieden aussichtsreich, selbst direkte staatliche Einmischung würde von den Reedern nicht ablehnend angenommen. Als interimistische Aktion käme der Vorschlag von Sakalis in Betracht, der eine gegenseitige Versicherung der griechischen Marine vorschlägt. Schäden sind von den Versicherungsteilnehmern gemeinsam zu tragen, eventuelle Gewinne sind an die Staatskasse jährlich abzuliefern. Der Entwurf berechnet sehr optimistisch den Gewinn mit 50 Millionen Drachmen, jener Summe, welche heute die Reeder an die ausländischen Versicherungsgesellschaften jährlich bezahlen.[126])

Schiffbau.

Hand in Hand mit der Schiffahrt geht der Schiffsbau. Für Griechenland kommt fast ausschließlich der Bau von Segelschiffen in Betracht. Die Schiffe werden aus einheimischen Hölzern, zu-

[122]) Panellinios Syndrophos 1891 S. 809.
[123]) Vergl. Mansolas 1867 S. 169.
[124]) Lefeuvre S. 185.
[125]) Lefeuvre S. 155.
[126]) Sakalis 1918 S. 28.

meist Tannenholz gebaut, und in der regellosen Abholzung für diesen Zweck ist auch einer der Gründe für die Vernichtung der griechischen Wälder zu suchen. Die Schiffe, die ohne theoretische Vorbildung von nur praktisch ausgebildeten Reedereiarbeitern angefertigt wurden, waren klein und schlecht gebaut.[127]) Vorteilhaft waren aber die geringen Herstellungskosten. Nach E. About kostet ein Schiff von 140 Tonnen 17 816 frs. in Syra und 46 000 frs. in Marseille; das heißt: in Griechenland kostet die Tonne 120 frs., während sie in Frankreich zur selben Zeit auf 326 frs. kam. (36)

Der Mittelpunkt der griechischen Reedereien war Piräus. In den siebenziger Jahren befanden sich dort allein 9 Werke, welche Maschinen und Instrumente für die Marine zu bauen und zu reparieren hatten. Die wichtigste war die Werft von Basiliadis, die 1861 gegründet und 1882 in eine Aktiengesellschaft mit 1 500 000 Drachmen umgewandelt wurde, die später auf 2 Millionen erhöht wurden. Der größte Teil ihrer Aktien befindet sich heute in den Händen der National-Schiffahrtsgesellschaft. Fernerhin ist in Piräus noch die Vulkanwerft von Bedentiky, und zwei Trockendocks, von welchen in einem Schiffe bis 10 000 tons gebaut werden können.[128]) Wichtigkeit besaß fernerhin die Werft der Schiffahrtsgesellschaft in Syra, welche durch die Berufung englischer Ingenieure verbessert wurde. Dieses Werk lieferte auch einen großen Teil der Maschinisten für die griechischen Dampfer, da seine Lehrlinge nach fünfjähriger Tätigkeit im Werke und bestandenem Examen auf Dampfern beschäftigt werden durften. Aus dieser Werft stammt der einzige Dampfer, der in jener Zeit in Griechenland gebaut wurde, die „Athina" (1893). Zum Schluß wurde diese Werft wie die gesamten Anlagen dieser Schiffahrtsgesellschaft von der Nationalbank in Griechenland beschlagnahmt (1894), da die Bank Gläubiger der Gesellschaft war und Konkurs machte.[129]) In neuerer Zeit wurde deshalb in Reedereikreisen der Standpunkt vertreten, daß Werften eingerichtet werden müssen. So äußerte der Seekongreß von Syros (September 1902) den Wunsch nach staatlicher Unterstützung und Schutz des Dampferbaus. Beim Bau der Segelschiffe ist die ausländische Konkurrenz fast völlig ausgeschaltet, aber die

[127]) Edmond About, La Grèce contemporaine. 2. Aufl. Paris 1855. S. 166.

[128]) Wilda, D. L. Z. 1916 S. 146.

[129]) Gabrilidis, S. 114.

Einrichtung von Werften stößt wegen Mangels an Rohstoffen, fachmännischen Kräften und ausgebildetem Personal auf größte Schwierigkeiten. Der Staat hat allerdings bestimmt, daß Holz zum Schiffsbau und andere Schiffsbaumaterialien zollfrei ins Land eingeführt werden sollen, aber dennoch spielt der Mangel an Kapital eine stark beeinflussende Rolle. Folglich kann man über den augenblicklichen Stand der Dinge nur sagen, daß der Segelschiffbau billig und rentabel, der Dampferbau aber noch mit großem Aufwand verknüpft ist. Deshalb ist der Ankauf von alten Schiffen vorzuziehen. [129a])

IV. Griechische Häfen.

Die Schiffahrt bezeichnet nicht bloß die Herrschaft des Menschen über die See, sondern auch über die Küsten. An den für den Handel am günstigsten gelegenen Plätzen entstehen die Häfen. Nun liegt „nicht immer der natürliche Hafen dort, wo Handel und Verkehr ihn gebrauchen". [130]) Deshalb muß häufig zwischen dem bestehenden Bedürfnis und der von der Natur gegebenen Örtlichkeit ein Kompromiß geschlossen werden, und der Platz entwickelt sich zum Hafen, an welchem die folgenden drei Faktoren am günstigsten zusammenwirken, nämlich:

1. Leichte Zugänglichkeit für große Schiffe zu allen Jahreszeiten,

---

[129a]) Bei dieser Gelegenheit möchte ich erwähnen, daß die Bestellungen griechischer Reeder in England für Schiffsbauten waren:

1911	12 963	B.-R.-T.
1912	19 352	„
1913	39 999	„

Der Verkauf älterer Typen betrug:

1908	14 063	B.-R.-T.
1910	45 081	„
1913	65 851	„
1914	82 507	„

Somit stand Griechenland an zweiter Stelle als Käufer englischer Schiffe nach Amerika. (Nach Weltwirtschaftliches Archiv 1917, Band 11, S. 268—269*.)

[130]) Penck, Museum S. 33.

2. Hinterland, entweder kaufkräftiges oder exportierendes,
3. Staatliche Ordnung und Rechtssicherheit.[131])

Die Neuzeit hat nun durch ihre Entwicklung eine Differenzierung zwischen den verschiedenen Arten der Häfen gebracht, und zwar unterscheidet man:

1. Örtliche Häfen, die nur dem Handel ihrer Umgebung dienen und von der Menge der Erzeugnisse und Bedürfnisse dieser Umgebung abhängig sind, zuweilen nur ganz bestimmte Produkte verfrachten (z. B. die Bergwerkshäfen Sardiniens, Laurion etc.),
2. Handelshäfen am Ende wichtiger See- und Landstraßen, möglichst landeinwärts gelegen,
3. Passagierhäfen, möglichst weit seewärts vorgeschoben,
4. Kriegshäfen. (Nähere Erklärungen hierfür brauche ich nicht zu zitieren, da sie nicht in den Rahmen dieser Arbeit gehören.)[132])

Somit bestehen also die Hauptvorzüge eines Seehafens, so widerspruchsvoll es auch klingen mag, weniger in seiner günstigen Lage zur See als zum Hinterland. Den Hauptgrund hierfür findet man darin, daß der Weg für die Einfuhr und Ausfuhr bestimmter Waren über See sich nicht nach den Kosten der Seebeförderung, sondern nach den Kosten des Landweges richtet. „Es wird deshalb also derjenige Hafen von der Ware und damit von dem Seeschiff bevorzugt werden, der über die billigsten binnenländischen Frachten verfügt. Entsprechend den billigen Beförderungskosten des Hinterlandes ist die Anziehungskraft des Seehafens auf die Ware und das Schiff.“[133]) „So sehen wir beim modernen Seeverkehr eine analoge Entwicklung sich vollziehen, wie sie der Eisenbahnverkehr gezeitigt hat, nämlich eine größere Konzentration des Hauptbetriebs an wenigen geographisch günstig gelegenen Knotenpunkten.“[134]) „Es ist ja natürlich, daß ein Umschlagverkehr sich vorzugsweise an solchen Stellen entwickelt, die nach allen Seiten hin besonders günstige Seeverbindung besitzen. Es ist aber auch andrerseits klar, daß ein Schiffahrtsverkehr, der im festländischen Hinterland Ursprung und Ziel findet, sich dorthin wenden muß, wo der Übergang von der Meeres- zur Landbeförde-

---

[131]) Grotewold S. 297.
[132]) Philippsohn, Mittelmeergebiet S. 74.
[133]) H. Michelan., Bremische Binnenwasserstraßenpolitik S. 176.
[134]) Murken S. 14.

rung unter den vorteilhaftesten Bedingungen sich vollzieht und von wo aus die besten, vor allem die billigsten Verbindungen zum Hinterland gegeben sind.“ [135]) „Die Bedeutung der europäischen Häfen stützt sich nun nicht so sehr auf die günstige Lage, als vielmehr auf die in einem Hafen gegebene Häufigkeit und Regelmäßigkeit der Verschickungsgelegenheit. Dadurch erklärt sich, daß zahlreiche Güter aus dem östlichen Mittelmeer nach Bremen und Hamburg verfrachtet werden, die für England bestimmt sind, erst in den deutschen Endhäfen ausgeladen werden, obwohl die Schiffe doch an der englischen Küste entlang gefahren sind.“ [136]) Eine Verbilligung der Fracht wegen des kürzeren Weges bis England kommt nicht in Betracht, da „bei längeren Seefahrten gewöhnlich nur das Küstengebiet, das den Endpunkt der Fahrt bilden soll, bestimmt wird, so daß Entfernungsunterschiede von mehreren Hundert Kilometern den Frachtsatz im ganzen nicht verschieben.“ [137])

Aus dem eben genannten Beispiel erkennt man, daß „die volkswirtschaftliche Aufgabe der Seehäfen heute ganz überwiegend in ihrer Eigenschaft als Speditions- und Stapelplatz begründet“ ist. [138]) „Die wirtschaftliche Funktion eines Hafens kann also einmal darin bestehen, daß er einen Stapelplatz für Waren darstellt, die von verschiedenen Regionen an einer Stelle zusammenströmen und dann wieder von ihm aus weiter verteilt werden, oder auch in der Herstellung einer Verbindung zwischen den Orten der Produktion und der Konsumption, die durch das Meer voneinander geschieden sind.[139])

Nun gehören zu einem guten Hafen sowohl moderne Einrichtungen als auch eine günstige geographische Lage. Während in früherer Zeit die günstige Lage allein zu einer gesunden Entwicklung genügte, ist heutzutage eine gute Hafenausrüstung aus ökonomischen Gründen die Hauptsache. Die technische Ausstattung muß so beschaffen sein, daß der Hafenaufenthalt möglichst kurz gestaltet wird, und so „sind die Hafenanlagen ein wichtiges Mittel geworden, mit dem die Seestädte sich den Seeverkehr gegenseitig streitig machen,“ [140]) denn „heute vermag kein Seeplatz mehr

---

135) Wiedenfeld S. 15.

136) Wiedenfeld S. 16.

137) van der Borght, Verkehrswesen 1912, S. 271.

138) E. von Beckerath: Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung. Berlin 1918 S. 46.

139) Prof. Alfred Rühl: Antwerpen S. 36, Meereskunde 1915.

140) Wiedenfeld S. 25.

sich im heißen Wettkampf zu halten, wenn er nicht den Schiffskolossen eine genügend breite und tiefe Fahrstraße regelmäßig offen hält.“ [141]) Insofern befinden sich die am offenen Meer belegenen Häfen gegenüber den in den Strommündungen im Vorteil, als im allgemeinen jede Erweiterung des Hafens, die notwendig ist, um dem gesteigerten Verkehr zu genügen, seewärts stattfinden muß, wobei größere Tiefen ohne weiteres erreicht werden.[142])

Die ständige Weiterentwicklung, in der sich moderne Häfen befinden, hat als Maßstab für ihren Fortschritt die Bedürfnisse der Schiffahrt. Bei einer Prüfung der Verhältnisse zeigt sich, daß eine steigende Tendenz zur Vergrößerung der Schiffsabmessungen in den letzten Jahren herrschte. Um wirtschaftlicher arbeiten zu können, werden immer größere Typen gebaut, bis endlich bald die Frage auftauchen wird, ob die Kosten für Vergrößerung der Zufahrtstraßen zu den Häfen, die verhältnismäßig nur wenigen Schiffen zugute kommen, noch vermehrt werden dürfen, wenn rationell gewirtschaftet werden soll. Die zwei Faktoren, von deren richtiger Einschätzung der wirtschaftliche Erfolg aller Hafenanlagen abhängt, sind einerseits Höhe der Baukosten und andrerseits die zu erwartende Verkehrssteigerung, und beide sind im voraus nicht mit Sicherheit zu berechnen. Die letztere hängt überdies stark von den Fragen der Handels- und Zollpolitik ab, die den internationalen Seeverkehr oft empfindlicher als alle Hafengebühren benachteiligt.[143]) Deshalb muß eine Nation, die „im Besitz großer Welthäfen ist, die durch direkte Linien mit den wichtigsten überseeischen Wirtschaftsgebieten und mit den wichtigsten europäischen Häfen in häufiger und regelmäßiger Verbindung stehen und deren Verbindungen möglichst lückenlos ausgestaltet sind, die ferner diesen Schiffahrtsdienst größtenteils mit eigenen Reedern und eigenen leistungsfähigen Flotten betreiben,“ also eine Nation, die alle Voraussetzungen zu einem großen Schiffahrtsvolke machen, auch eine vernünftige Handels- und Zollpolitik treiben, denn sie muß stets eingedenk sein, daß ihr Handel nur ein Glied im Welthandel ist, und daß Seehäfen nicht als isolierte Gebiete, sondern nur als Teile eines großen Organismus zu betrachten sind. Sie sind die wichtigsten Bindeglieder, welche die einzelnen Volkswirtschaften zu jenem

[141]) Ebenda.
[142]) Nach de Thiery: Schiffahrt und Hafenbauten, Berlin 1916, S. 9.
[143]) Nach Murken, S. 14.

Ganzen verknüpfen, die wir als Weltwirtschaft bezeichnen.[144])

Bei den eben besprochenen Ausführungen muß aber betont werden, daß die Ansprüche, welche die Schiffahrt an einen guten Hafen, oder allgemeiner gesagt, an einen guten Schutz- und Landeplatz für die Schiffe stellt, mit der Zeit verschiedene sind. Die kleinen bootähnlichen Schiffe des frühen Altertums waren darin viel anspruchsloser als die größeren Schiffe der späteren Zeit, und ebenso sind auch heute die kleinen Fischerboote und die Kaiks von 3—10 oder 12 tons, die einen großen Teil des Kleinverkehrs im Mittelmeer besorgen, weit freier in der Wahl ihrer Landeplätze als die größeren Segler oder gar Dampfer. Dafür sind diese kleinen Schiffe viel häufiger genötigt, das Land anzulaufen, da sie keine langen Fahrten in einem Zuge ausführen können, schon weil sie nicht genügend Vorräte fassen, haben also einen viel größeren Bedarf an kleinen Landeplätzen.“[145]) Die Küsten Griechenlands sind nun mit guten Häfen und offenen Ankerplätzen von Natur aus reich ausgestattet. Besonders auch die Inseln scheinen für Schiffahrt und Handel „durch Lage und durch Reichtum an unübertrefflichen Naturhäfen wie geschaffen. Nur eine Minderzahl entbehrt jeglicher Hafenbucht.[146]) Doch muß man bedenken, daß es an den Küsten der Agäis von Naturhäfen dermaßen wimmelt, daß dem einzelnen Hafen ein weit geringerer Wert zukommt, als er in buchtenärmeren Gebieten besitzen würde. Der Verkehr hat eine zu reiche Auswahl, weit über den Bedarf hinaus. Daher ist die Verkehrhbedeutung hier noch mehr wie anderswo an die wechselnde Richtung der Verkehrsströme gebunden. Die relative Bedeutung der einzelnen griechischen Häfen wechselt daher besonders häufig: „Verkehrszentren entstehen und vergehen oft in kurzer Zeit.“[147]) Durch die wechselnde Wichtigkeit der einzelnen Häfen entsteht eine Dezentralisation, welche für das gesamte griechische Hafenleben und die Hafenpolitik charakteristisch ist.

Dieser Zustand ist vom volkswirtschaftlichen Standpunkt einer großen Gemeinschaft aus zu verwerfen, während es dem einzelnen Steuerzahler vielleicht lieb ist, daß das Geld im Bezirk bleibt und es so unmittelbaren Einfluß auf eine Entwicklung üben kann, die ihm selbst zugute kommt. Die Gemeinden erhoben die Steuern

---

144) Schumacher: Antwerpen S. 13.
145) Philippsohn: Mittelmeergebiet, S. 72.
146) Nach Philippsohn, S. 158.
147) Ebenda und Petermanns Mitteilungen 1901.

und richteten Hafenkassen ein, und der Staat hatte nur seine Zustimmung dazu zu geben.[148]) Auf diese Weise wurde es möglich, daß der Lokalpatriotismus ein ausschlaggebendes Moment in der Seehafenpolitik wurde, ein Zustand, der auf jegliche Weise bekämpft werden sollte, da er die Dezentralisation fördert, und nicht noch unterstützt wird durch den Gesetzentwurf, den der Verkehrsminister Papanastasiou der griechischen Kammer unterbreitete. (22. 1. 1920.) Dadurch wird den Statthaltern der Provinzen das Recht zugestanden, ohne weiteres bis zu 20000 Drachmen für Hafenbauten zu bewilligen, allerdings auf Grund von Studien und Plänen der Anstalten für öffentliche Arbeiten.

Es darf nun nicht außer Betracht gelassen werden, daß gerade Griechenland beim Bau von Häfen durch seine Küstengliederung befähigt ist, mit kleinen Ausgaben große Erfolge zu erzielen. Es gibt nun aber Dutzende von griechischen Seehäfen, die im Budget berücksichtigt werden. Nur wenige von diesen können jedoch den Ansprüchen der modernen Schiffahrt genügen, und das Unglück liegt gerade darin, daß die Finanzen des Staates nicht imstande sind, ihnen auszuhelfen, da die Anzahl zu groß ist. Bei einer großzügigen nationalen und nicht lokalen Schiffahrtspolitik müßte deshalb zwischen Häfen, die das nationale Interesse beanspruchen, und zwischen lokalen Häfen unterschieden werden. Die Ausgaben für die letzteren müßten zum größten Teil nur durch die Gemeinden der beteiligten Bezirke und durch Hafengebühren bestritten werden, während das Budget des Landes nur mit den Ausgaben für die drei bis vier großen Häfen bedacht werden dürfte. Diese könnten dann eine Blüte erreichen, denn „die Bedeutung der griechischen Seehäfen für den Zwischenhandel ist ohne weiteres klar, wenn man in Betracht zieht, daß sie einerseits auf der großen Seestraße liegen, die nach Suez führt, andrerseits auch auf der nach Konstantinopel. Aber sehr wichtig für die Bedeutung der einzelnen Häfen ist, wie Rediadis betont, daß, solange die produktive Zukunft des Landes nicht genau bekannt ist, es nicht möglich ist, die Exportfähigkeit der einzelnen Provinzen und somit auch die Wichtigkeit der einzelnen Häfen zu berechnen.

Jedenfalls fordert die moderne Verkehrsentwicklung für bedeutende Häfen eine schnelle und gewissenhafte Beförderung von Personen und Gütern, und nötigerweise müssen entsprechende Anlagen geschaffen werden, die kostspielig sind. Um rentabel zu

[148]) Nach Mansolas 1867, S. 193.

sein, verlangen diese Anlagen eine dauernde Benutzung und somit einen lebhaften Verkehr. Als Folge tritt dann das Anziehen des Verkehrs aus kleinen Häfen, die solche Anlagen nicht besitzen, hinzu, und somit wird letzten Endes eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der ansässigen Reedereien und eine Konzentration erzielt.

Nach dem trefflichen Ausspruch L. v. Steins ist „das Leben Griechenlands an seine Häfen gebunden",[149]) und diese Erkenntnis war schon in früher Zeit vorhanden. (37) Gleich nach Befreiung des Landes wurde für den Bau der Häfen Piräus, Patras, Syra, Korfu und Missolonghi eine ansehnliche Summe bewilligt,[150]) die beweist, daß die Notwendigkeit anerkannt wurde. Im übrigen bestanden aber keinerlei Gesetze, außer einer Verordnung über die Hafenbehörden vom 4. 1. 1834 und über die Klasseneinteilung der Häfen vom 9. 2. 1834. Ferner regelt ein Erlaß vom 6. 12. 1834 die Gebühren für Hafenkassen, bis ein Gesetz vom 7. 8. 1861 alle Fragen regulierte. Die Abgaben, die gezahlt werden, sind:

1. Hafengebühren, 2. Sanitätsgebühren, 3. Konsulatsgebühren.

Die Kommunen haben in der Festlegung größte Freiheit, und der Staat hat nur die Aufsicht. „Die Hafenabgaben werden erhoben nach der Menge der Ladung im Verhältnis zum Nettoraumtonnengehalt, die bei längerem Aufenthalt erhöht werden. (38) Für Ein- und Ausladen der Passagiere sind besondere Abgaben zu zahlen."[151]) Die Ausgaben z. B. auch für Leuchttürme werden von den Hafenkassen getragen. Allerdings baute der Staat bisweilen auch aus eigenen Mitteln.[152]) In diesen Fällen wurden von Staatswegen Marinesteuern für einen derartigen Bau erhoben, und nicht das Interesse der griechischen Bevölkerung wurde dabei berücksichtigt, sondern das der fremden Gesellschaften, die über diplomatische Machtvertretungen in Athen verfügten.[153])

Die wichtigsten Seehäfen Griechenlands in der heutigen Zeit sind Piräus und Saloniki, sowohl für den Güter- wie auch für den

---

149) Oesterreich und der Frieden, Wien 1856, S. 55.

150) Vergl. H. Lefeuvre: La Grèce.

151) H. Hermes: Hafenabgaben und Schiffsvermessung, Jena 1912, S. 27.

152) Vergl. Bernardakis, S. 22.

153) Koutoupis, S. 170.

Personenverkehr. Ferner ist Smyrna in diesem Komplex des Ägäischen Meeres von außerordentlicher Bedeutung, besonders für den Transit. Auch die Häfen von Patras, Bola, Kavalla, Katakolon, Orfano und Stylis sowie einige auf den größeren Inseln des Ägäischen und Ionischen Meeres wurden durch ihre günstige Lage instand gesetzt, eine bessere Entwicklung zu nehmen. Den westlichen Provinzen des Mutterlandes fehlen gute Häfen vollkommen. Für den Handel mit dem Adriatischen Meere kommt einerseits Patras, das auch besonders stark am Auswandererverkehr beteiligt ist und das eine größere Bedeutung durch die Eröffnung des Korinthkanals bekommen hat, dessen Besprechung aber nicht in diese Arbeit gehört, andrerseits auch Kefalonia und Korfu in Betracht, welches in der Segelschiffahrt im Ionischen Meere eine dominierende Stellung einnimmt.

Von allen griechischen Häfen haben Saloniki und Piräus die günstigste geographische Lage und sind zugleich die wichtigsten Handelsplätze des Königreichs. Diese beiden und Smyrna ergänzen sich, und durch den Frieden wird somit der Prozeß zum Abschluß gebracht, durch den das Ägäische Meer rein griechisch erhalten bleibt.

Der Haupthafen des Mutterlandes, Piräus, hat auch bezüglich der Entfernungen im Weltverkehr eine sehr günstige Lage. So beträgt die Strecke:

Piräus—Alexandria	534	Meilen
„ —Smyrna	209	„
„ —Konstantinopel	358	„ (39)

Nach der Befreiung des Landes war Piräus ein kleines Fischerdorf, das sich im Laufe von noch nicht hundert Jahren zum Handelszentrum des Landes und überhaupt des östlichen Mittelmeeres gestaltete und in seiner Bedeutung gleich nach Triest kommt. Es ist zugleich die Endstation der Eisenbahnen Peloponnes—Athen—Piräus und Larissa—Piräus. Die Bedeutung dieser Linie und somit ihr Einfluß auf die Entwicklung des Hafens besteht darin, daß sie den Anschlußverkehr an die europäischen Bahnen bildet. Es ist auch der Hauptsitz der griechischen Industrie sowie auch der größten Reedereien. Die Hafenanlagen selbst bestehen aus:

1. einem ausgedehnten Vorhafen,
2. dem Haupthafen für größere Schiffe,
3. dem kleinen nicht tiefen Hafen für Cabotage. (40)

Die modernen Einrichtungen, die der Hafen besitzt, sind zwei

Trockendocks, größere Schwimmdocks und ein elektrisches Slipdock, das sich in Privatbesitz befindet.[154]) Jetzt beabsichtigt die Regierung, Zollhäuser, Lagerschuppen und Lastkräne zu bauen. Ferner wird die Vertiefung des Kais auf 28 Fuß, ein neuer Kai für die Larissabahn, eine Mole und die Verlängerung der Trambahnlinie nach der Insel Salamis geplant.[155]) Englische Firmen sollen schon mit dem Bau eines Teiles der Anlagen beauftragt worden sein. Damit wird Piräus eine noch größere Anziehung auf die Schiffe ausüben. Schon früher fiel die Hälfte des gesamten griechischen Schiffahrtsverkehrs auf diesen Hafen,[156]) und nachdem der Weg über Piräus sich für den Europaverkehr günstiger gestaltet hat als der über Rumänien, geht der Hafen sicher bei planmäßiger Hafenpolitik seiner Blüte entgegen.

In normalen Zeiten wickeln sich 55—60% der gesamten griechischen Einfuhr und $^2/_3$ des Hafenverkehrs unter griechischer Flagge ab.

Im Jahre 1910 verkehrten im Hafen von Piräus 5097 Dampfer mit 4 721 297 tons, davon von ausländischen Häfen 3008 Dampfer mit 4 009 576 tons.

Nach Flagge:	Griechenland	1313 Dampfer
	Österreich	453 „
	Italien	316 „
	England	275 „
	Deutschland	172 „ [157])

Sehr bemerkenswert ist somit die Zunahme der nationalen Flagge in allen Häfen, insbesondere im Hafen von Piräus in neuerer Zeit, der sich jetzt auch zum Stapelplatz für andere Balkanländer entwickelt.

Verkehr von Piräus.

Jahr	Schiffe	Tonnen
1902	1597	1 958 000
1905	2348	2 950 000
1906	3314	3 114 873
1907	2498	3 116 000

[154]) D. L. Z. 1911, S. 27, Nr. 12.
[155]) D. L. Z. 1912, Nr. 5, 20. April, S. 27 und Nr. 9, 15. Juni, S. 24.
[156]) Denkschrift, S. 224.
[157]) D. L. Z. Nr. 2, 1911.

Jahr	Schiffe	Tonnen
1908	2697	3 589 000
1909	2844	3 863 224
1910	3008	4 009 576 [158])

Saloniki hat seine verkehrsgeographische Bedeutung darin, daß es den ägyptischen und kleinasiatischen Ausgängen gegenüber liegt. Griechenland hat durch den Balkankrieg Besitz von der Stadt ergriffen. Die großzügigen Pläne des griechischen Staates zur Schaffung eines Freihafengebietes haben auch in dieser Beziehung das Zeugnis abgelegt, daß der griechische Staat nicht gesinnt ist, Saloniki zu einem schutzzöllnerischen, balkanländischen Hafenplatz herabsinken zu lassen, und grundlos ist die Befürchtung derjenigen, die glaubten, daß der griechische Staat zugunsten von Piräus die Entwicklung von Saloniki systematisch hemmen würde. Vermöge seiner Lage ist Saloniki dazu bestimmt, ganz andere Aufgaben zu lösen.[159]) Saloniki war schon im 18. Jahrhundert „le siège du commerce grec".[160]) Unter der türkischen Herrschaft war Saloniki der bedeutendste Hafen der europäischen Türkei außer Konstantinopel. Dies verdankt der Hafen auch zum großen Teil dem Zollkrieg zwischen Österreich und Serbien, da die serbische Ein- und Ausfuhr seit 1906 über Saloniki ging. Aber auch Mazedonien als Agrarland hat viel zur Entwicklung beigetragen. Diesem Umstande kam die griechische Politik nach, als sie eine freie Zone bestimmte und später die Schaffung eines Freihafens auf ihr Programm setzte, um die industrielle Entwicklung der Stadt zu fördern. Von besonderer Bedeutung ist für Saloniki der Getreideexport und die Tabakausfuhr, die jetzt meist über Kawalla geleitet wird, da dieser Hafen sich dem Produktionszentrum näher anschließt.[161]) Die Gesamtausfuhr aus Saloniki betrug:

1908 . . . . . 24 Millionen frcs.
1909 . . . . . 28 „ „
1910 . . . . . 25 „ „
1911 . . . . . 46,979925 Millionen frcs., d. h. ein Anwachsen von 96% im Laufe von 4 Jahren.[162]) Es gibt nun heutigen-

[158]) Struck, S. 158.
[159]) D. L. Z. 1915, Nr. 21/22, S. 513.
[160]) Felix Beaujour: tableau du commerce de la Grèce 1787—97.
[161]) D. L. Z. 1916, S. 903.
[162]) Kofinas: Mazedonien. S. 225.

tages in Rumänien Strömungen, welche den Standpunkt vertreten, daß der Handelsweg über Saloniki gefördert werden muß, und wenn dies zur Tatsache wird, ist für den Hafen eine große Zukunft zu erwarten.

Die beherrschende wirtschaftliche Macht sowohl in der Industrie als auch im Hafenverkehr haben die Juden in Händen. Der Hafen selbst wurde 1902 von einer französischen Gesellschaft mit 8,5 m Wassertiefe ausgebaut.

Die Gefahr für den Hafen bildet der Wardar. Er bringt von den mazedonischen Gebirgen große Massen von Sinkstoffen herab, mit denen er den ehemals weit nördlich reichenden Meerbusen größtenteils angefüllt hat. Das ist die heutige mazedonische Kampania westlich von Saloniki. Unaufhaltsam schiebt der Wardar seine Schlammassen in den Busen von Saloniki hinein, und zwar gegenüber dem östlichen Felsvorsprung Kara-Burnu. Schon jetzt müssen Dampfer mit großem Tiefgang diese Stelle mit Vorsicht passieren, und wenn nicht bald etwas geschieht, wird in absehbarer Zeit der Hafen für größere Schiffe gesperrt. Abhilfe ist nur denkbar durch Ablenkung des unteren Wardar nach Westen, so daß seine Mündung mit der des Ludze Karasu zusammenfällt.[163])

Durch seine hervorragende Lage, sowohl verkehrsgeographisch für den Welthandel, wie auch wirtschaftsgeographisch als Mittelpunkt Mazedoniens, das durch viele Eisenbahnen mit der Stadt verbunden ist und ein entwicklungsfähiges Hinterland darstellt, ist Saloniki für Griechenland von unschätzbarer Bedeutung. — „Es ist eine Zukunftshoffnung. Dereinst, wenn Vorderasien der Kultur erschlossen, wenn die Eisenbahnen Mesopotamien durchziehen und der Persische Meerbusen durch einen Schienenstrang mit Smyrna verknüpft sein wird, da wird Mazedonien als Durchgangsgebiet für den großen Überlandverkehr zwischen Mitteleuropa und Vorderasien wohl zu neuer Blüte emporsteigen und Saloniki zu großer Bedeutung gelangen.“[164])

Während der ersten Jahrzehnte des Königreichs war Syra der erste Hafen des Landes. (41) 2/3 des griechischen Handels waren dort konzentriert, wenn man nach Thiersch den damaligen Gesamthandel auf 300 Millionen Drachmen veranschlagt[165]) und 1/3 der griechischen Handelsflotte war in Syra beheimatet, d. h.

---

163) Prof. Dr. Kaßner: Die Stadt Saloniki, D. L. Z. 1912, Nr. 5, S. 10.
164) V. Chlumetzki, S. 221.
165) Thiersch II, S. 83.

703 Schiffe mit 103 000 tons von 4528 Schiffen mit 280 000 tons des Königreichs.[166]) Von 1828—1880 wurden dort allein 3000 Schiffe gebaut.[167]) (42) Zu jener Zeit bildete Syra den Knotenpunkt für den Handel im Ägäischen Meer und bedeutet soviel wie Malta für die westliche Hälfte.[168]) Noch heute befinden sich dort Kohlendepots, Sanitätsanstalten, Behörden sowie die Konsulate aller seefahrenden Nationen. Der Verkehr richtet sich hauptsächlich von Syra aus nach Ägypten und der Türkei, und das am meisten spedierte Gut sind Cerealien. (43)

Smyrna, das nach Abschluß des Friedens an Griechenland fallen wird, will ich zuletzt nur kurz besprechen. Es bildet das Zentrum des griechischen Handels an der kleinasiatischen Küste. Von hier aus kann Griechenland seine Mission in Kleinasien erfüllen, die, wie Dieterich bemerkt, darin besteht, „sich durchzusetzen, nicht mit dem wilden Lärm der Waffen, sondern mit den ihm von der Natur zugewiesenen Mitteln friedlicher Eroberung durch still schaffende materielle und geistige Kulturarbeit.“[169]) Ein wichtiger Grund für die Bedeutung Smyrnas ist der vortreffliche Hafen, der den Schiffen gestattet, bis dicht an den Kai heranzufahren, so daß rasch aus- und eingeladen werden kann.

Der französische Handel dominierte in Smyrna, und solange der Seidenimport der Stadt belanglos war, kamen wenig holländische Schiffe nach Smyrna. Außer der Seide gewann die Stadt eine steigende Bedeutung für den Handel von Teppichen, Fellen, Häuten, Korduan, persischen Drogen, Galläpfeln, Baumwolle und Baumwollwaren. „Heute ist Smyrna zum Mittelpunkt des holländischen Handels im östlichen Mittelmeer geworden“,[170]) und der Aufschwung Smyrnas ist, wie der der anderen kleinasiatischen Küstenstädte, nur dem Zuwachs der griechischen Bevölkerung zu danken und dem Kauffahrteiverkehr, der in ihren Händen liegt.

Die Bedeutung Smyrnas für Griechenland wird nun darin bestehen, daß im Verein mit Piräus und Saloniki das Ägäische Meer von diesen drei Punkten aus beherrscht werden kann und gleichsam wie ein Binnenmeer vollkommenes Hoheitsgebiet der griechischen Flotte ist.

---

[166]) Mansolas 1867, S. 200.
[167]) Bernardakis, S. 48.
[168]) Scherer, S. 203.
[169]) K. Dieterich: Das Griechische Kleinasien, S. 32.
[170]) Waizten: Der holländische Handel im Mittelmeer, S. 161—163.

Dampfer Verteilung nach Heimathafen	1892 Zahl der Schiffe	Tonnen	1898 Zahl der Schiffe	Tonnen	1904 Zahl der Schiffe	Tonnen
Piräus	34	11171	67	39048	98	79971
Syra	26	13333	33	19082	56	48564
Argostoli	17	14367	18	15865	14	17155
Ithaka	16	14476	13	9389	11	16154
Andros	5	5862	8	9391	21	3908
Andere Häfen	5	1245	6	2119	6	4929
zusammen	104	60418	145	94794	196	170681
	1897		1911		1914	
Piräus	141	112495	160	140883	219	195727
Syra	66	59223	74	83397	101	92888
Argostoli	24	35400	26	42851	29	50540
Ithaka	13	18981	17	28227	16	26384
Andros	34	59588	50	86573	59	109057
Andere Häfen	7	2886	16	5683	26	
zusammen	285	288573	343	387614	450	474596

Rückblick und Ausblick.

In der vorliegenden Arbeit habe ich den Versuch gemacht darzustellen, was für Vorbedingungen die griechische Marine zu ihrer Entwicklung vorfand und welche Ursachen zusammengewirkt haben, um ihr die angesehene Stellung zu verschaffen, die sie im Orient und auch in der Welt genießt.

Das erste Jahrhundert seit der Wiederherstellung ist verflossen, und diese Zeit hat die Nation mit größter Aufmerksamkeit der Lösung politischer Probleme gewidmet. Unterjochte Volks- und Stammesgenossen wurden aus den Händen der Nachbarstaaten befreit, und das politische Interesse drängte das wirtschaftliche in den Hintergrund. Für das Werden eines Volkes ist aber auch seine Volkswirtschaft von größter Bedeutung. Die Ungunst der politischen Geschicke hat es gefügt, daß die Küsten des Ägäischen Meeres jahrhundertelang einem Staate angehörten, der in der Weltgeschichte eine direkt kulturwidrige Rolle gespielt hat und in seinen Ländern Armut und Verödung hervorbrachte. Dies wirkte auch auf Griechenland zurück, und die Wechselbeziehungen, in welchen beide Länder stehen, werden sich durch die Zukunft er-

weisen, denn die Stellung Vorderasiens vom verkehrspolitischen und verkehrstechnischen Standpunkt aus betrachtet, wird sich völlig von der politischen Zukunft und Neubildung der Balkangebiete abhängig gestalten.

In jedem geschichtlichen Vorgang der Völker- und Staatenbewegungen, seien es nun Verschiebungen, Ausbreitungen, Verminderungen oder Zusammendrängungen, liegt auch ein Stück menschlichen Verkehrs. Es gibt niemals einen Krieg, der nicht neue Verkehrswege geschaffen, mitunter auch alte zerstört hätte, nie eine Kolonisation, die nicht neue Wege erschlossen und eingeschlagen, keinen Staatenaufschwung ohne Beförderung der Verkehrswege.[171]) So hofft man jetzt auch mit Vergrößerung des Staates auf eine Rückwirkung auf die Marine. Aller Fortschritt in der Entwicklung des Verkehrs beruht nun auf Erreichung von Billigkeit, Sicherheit, Schnelligkeit, Massenhaftigkeit, Bequemlichkeit, Häufigkeit, Pünktlichkeit, Regelmäßigkeit der Verbindungen.[172]) Um diese zu erreichen, ist „notwendig ein Zusammenarbeiten aller leitenden Kräfte unseres Wirtschaftslebens zum Wohle unserer Schifffahrt“,[173]) denn die Ausbildung und Entwicklung der Handelsmarine steht in unmittelbarer Beziehung mit der Ausbreitung und der Blüte des Handels des eigenen Landes. Trade follows flag! Von diesem Standpunkt aus zeigt sich der Weg, der zum Aufschwung des Wirtschaftslebens führt und gemeinsam vom Schiffer, vom Kaufmann und vom Politiker erobert werden muß.

Das Schicksal der Marine ist abhängig vom Seemann. Seine Tüchtigkeit, sein Wagemut und seine persönlichen Eigenschaften bilden solide Stützpfeiler für den ganzen Bau der Marine, und die Frugalität und Genügsamkeit der Schiffer sind eine conditio sine qua non für die Rentabilität der Segelschiffahrt und der Trampreederei.

Von größter Wichtigkeit ist fernerhin das Wirken des Kaufmanns. Steht doch besonders die Küstenschiffahrt in größter Abhängigkeit von dem inneren Markt, ohne welchen sie jegliche Bedeutung verliert. Eine andere Aufgabe, die der Kaufmann für die Marine zu lösen hat, ist die Schaffung von Arbeitszentren im Auslande, die der heimischen Marine Arbeitsgelegenheit zu ver-

---

[171]) Ratzel: Politische Geographie, 2. Aufl. 1903, S. 451.

[172]) Vergl. Chr. Grotewold: Die Deutsche Schiffahrt in Wirtschaft und Recht. Stuttgart 1914, S. 5.

[173]) Huldermann: Seeschiffahrt und Welthandel, 1911, S. 22.

schaffen haben. Da es für den Kaufmann von Bedeutung ist, möglichst sicher zu arbeiten, wäre es in der Reederei sehr angebracht, daß viele der Schiffahrtsgesellschaften, anstatt sich gegenseitig im Inlande Konkurrenz zu machen, sich zu größeren Verbänden zusammenschließen, um erfolgreich im wirtschaftlichen Kampf bestehen zu können. Jedoch die weitgehendste Bedeutung für die Entwicklung der Handelsmarine eines modernen Staates fällt dem Politiker, insbesondere dem Wirtschaftspolitiker zu. Für die Schiffahrt als internationales Gewerbe muß er berücksichtigen, daß die Konkurrenz der fremden Völker sehr in Betracht gezogen werden muß. Somit wird die Wirtschaftlichkeit einer Schiffahrt erheblich von der Weltkunjunktur beeinflußt, und die Entwicklung der einzelnen Handelsmarinen ist von dem Fortschreiten des Welthandels abhängig.[174]) Diese Zusammenhänge zu erfassen und ihre Wirkungen vorherzusehen, ist Sache des Wirtschaftspolitikers.

Für die ganze griechische Politik der Vergangenheit ist nun charakteristisch, daß zwischen Theorie und Praxis, zwischen politischer Erkenntnis und politischem Handeln, zwischen Gesetzgebung und Durchführung der Gesetze, zwischen Wort und Tat eine tiefe Kluft bestand. Unter dem Deckmantel der Verfassung verstanden unverantwortliche Elemente sich Geltung zu verschaffen und konnten somit verhängnisvoll für die Entwicklung der Volkswirtschaft wirken. Dieser Zustand bestand mit kleinen Unterbrechungen durch das ganze 19. Jahrhundert, und erst um die Wende des 20. Jahrhunderts bemerken wir eine Genesung auf allen Gebieten. Wie alles zu dieser Zeit, blieb auch die Politik des Staates bezüglich der Handelsmarine ohne Organisation. Niemals, auch nicht zu der kritischen Zeit der Umwandlung der Segelschiffahrt in Dampfschiffahrt, erfuhr sie eine ernsthafte Unterstützung.[174a]) Die Einsicht, daß es die Pflicht des Staates ist, möglichst fördernd einzugreifen, ist deshalb von größter Bedeutung. (44) So ist für den augenblicklichen Stand der Dinge eine Tarifvorlage vonnöten. Eisenbahntarife müssen neu hergestellt werden und Anschlußlinien eingerichtet, und eine direkte Verbindung von Saloniki—Smyrna—Ägypten (Alexandrette) wäre zur Förderung des Verkehrs höchst

---

174) Vergl. Huldermann: Seeschiffahrt und Welthandel, Berlin 1911, S. 12.

174a) Die Dampfschiffahrt verdankt ihre Einführung und weitere Förderung der Initiative und der privaten Unterstützung des reichen Reeders Baliános.

erwünscht. Nun macht die Vermehrung des Tonnengehalts allein die Vergrößerung einer Handelsmarine nicht aus, sondern auch Wachsen der Geschwindigkeit, Vermehrung und Verbesserung der Verkehrslinien und Fortschritte der Schiffsbautechnik sind notwendig und gerade nach den katastrophalen Wirkungen des Weltkrieges, der die griechische Tonnage dezimierte, ist ein Aufbau nach diesen Gesichtspunkten nicht nur wünschenswert, sondern notwendig. Die Handelsflotte in diesen Faktoren zu unterstützen, das ist die Aufgabe des Staates. Eine weitere höchst akute Frage für die griechische Marine ist die Kohlebeschaffung, da sie hierin völlig vom Auslande abhängig ist. Sache der äußeren Politik ist es, die Lieferung durch Verträge sicherzustellen, da jede Kohlennot der griechischen Handelsmarine sich zu einer Wirtschaftskrise auswachsen kann. (45) Überhaupt hat der Wirtschaftspolitiker viel mit dem Außenpolitiker zusammenzuarbeiten, da „bei der Schiffahrt, infolge ihrer Beweglichkeit, die Interessen der Staaten ineinander greifen und sie aufeinander angewiesen sind.[175]). So ist z. B. das Schicksal der griechischen Trampreederei vor allem von der Seeschiffahrtspolitik der großen seefahrenden Nationen und nicht minder von der der Balkanstaaten und besonders Rumäniens abhängig, und etwa ein internationaler Trust würde eine große Gefahr bedeuten. Oder auch die kolossale Bautätigkeit der amerikanischen Werften läßt ein Sinken der Frachten eintreten und vermindert somit die Rentabilität der Flotten.[176]) Es ist also für den Wirtschaftspolitiker von größter Bedeutung, die derzeitigen Tendenzen der Schiffahrtspolitik der einzelnen seefahrenden Nationen zu erkennen. Die vornehmste Grundlage der Seeschiffahrt ist aber stets die internationale „Freizügigkeit", d. h. die Möglichkeit für jede Flagge, überall auf gleichem Fuße mit allen konkurrierenden Flaggen ihrem Gewerbe nachzugehen. „In Zukunft wird es für den griechischen Kaufmann und Reeder, der trotz ungünstigster Verhältnisse den Handel und die Handelsmarine zu einer solchen Blüte brachte, leichter sein, sich zu behaupten, da die politischen und wirtschaftlichen Vorteile, die der Weltkrieg dem Lande brachte, ihnen fördernd zur Seite stehen, und so ist es wohl kein zu großer Optimismus, wenn ich behaupte, daß die griechische Marine den im Welthandel errungenen Platz sich zu erhalten wissen wird."

---

[175]) M. Peters II, S. 1.

[176]) Vergl. Notiz der Vossischen Ztg., Finanzblatt v. 9. 1. 20.

Im Verlauf der vorliegenden Arbeit habe ich versucht zu zeigen, daß die auf die Handelsmarine bezüglichen Fragen für Griechenland größte Aktualität und permanente Bedeutung haben. Ich habe den Versuch gemacht, die Grundlinien aufzuzeichnen und die kausalen Zusammenhänge und Entwicklungsmöglichkeiten der griechischen Marine zu beschreiben, ohne mich an Einzelheiten zu halten. Große Schwierigkeiten waren zu überwinden, da einerseits eine ähnliche Arbeit völlig fehlt und andrerseits die Zeit, in der die Arbeit entstand, große Verkehrshindernisse bot. Meine Absicht war, Möglichkeiten für eine Entwicklung aufzuweisen, Vorhandenes wahrzunehmen und Künftiges darauf zu bauen.

Anmerkungen.

(1) H. Wagner gibt folgende Zahlen für die Einbruchsmeere. Griechisches Inselmeer: Fläche 150 000 qkm, Mitteltiefe 300 m, Größte Tiefe 2200 m.

(2) 1813 zählten die hauptsächlichsten griechischen Häfen 615 Schiffe mit 153 580 tons und 37 526 Besatzungen. (Siehe Pouqueville. Voyage en Grèce B 5, S. 294—297. Tableau de la marine marchande grecque en 1813.)

1821 zählte die Marine der Griechen ungefähr 8000 Seeleute auf 440 Schiffen mit 61 449 tons. Saripolos, le passé, le présent et l'avenir de la Grèce, Trieste 1866, S. 35.

(3) Trotz dieses Handelserfolges in pekuniärer Hinsicht darf nicht unbemerkt bleiben, daß der Friede von 1815 den griechischen Seeleuten das praktisch schon besessene Monopol des Getreidehandels auf dem Mittelmeere aus der Hand nahm. Herabsetzung der Frachten und eine günstige Ernte in Westeuropa machten den Handel unlohnend und legten so die Arbeitskraft vieler Schiffe und Matrosen brach. (Herzberg, Neueste Geschichte Griechenlands. Gotha 1879, S. 63.)

(4) Materiell hatten besonders die Inselbewohner zu leiden, die vollkommen ausgesaugt wurden. Die Inseln Hydra, Spetsai und Psara lieferten von 1821—28 nach Angabe der Kommission für die nationalen Ausgaben allein 18 000 000 Drachmen, d. h. die Hälfte der Summe, die das ganze Land aufbrachte. Allerdings waren die Schiffe der Psarioten mit chiotischem Gelde gekauft. Es kann nun nicht im Rahmen dieser Arbeit liegen, die Taten der griechischen Marine während der Revolutionszeit 1821—1828 zu schildern. Eine eigentliche Kriegsmarine bestand noch nicht, erst viel später bei Gelegenheit der englischen Anleihe erhielt das griechische Volk Nationalschiffe, nämlich die Fregatte „Hellas"" nebst einigen Dampfboten und dann eine Korvette, die Lord Kochran von den Arabern erbeutet hatte. (Maurer 1, S. 309). Die damalige Flotte bestand nur aus gerüsteten Handelsschiffen, von denen der größte Teil, 176 Schiffe (Trikupis 1, S. 117), zu einer Kriegsmarine umgestaltet war. Was für Unsummen dadurch verschlungen wurden, erläutert das Beispiel der Kaufleute der drei nautischen Inseln, die Schiffe ausrüsteten, ergänzten und erneuerten, bis zur Erschöpfung ihrer großen Vermögen. Und wie die Inselbewohner jedes materielle Opfer brachten, so waren sie es auch, die die Idee hochhielten. In ihren Händen lag während der ganzen Zeit die Führung, und ihnen ist es zu danken, daß das Ziel systematisch verfolgt wurde: sie allein bewirkten die Einsetzung einer regulären Regierung in Griechenland. (Anargyros Spetsiotika S. 59.)

(5) Als Charakteristikum dafür kann gelten, daß die Hochzeit König Ottos des Ersten am 10. 11. 1836 erst am 18. 12. 1836 bekannt wurde. (Kyriakidis, Geschichte des zeitgenössischen Griechentums. 1 S. 227, Thiersch 1 S. 219).

(6) Griechenland war sehr früh auf die Herstellung regelmäßiger Postverbindungen mit dem Auslande, speziell mit der Türkei bedacht. 1849 wurde in Konstantinopel ein griechisches Postamt eingerichtet. Später als infolge des Handelsvertrages (1855) Griechenland die Vorrechte und Privilegien der meistbegünstigten Nationen erlangte und einen nationalgriechischen Seepostdienst geschaffen hatte, entstanden griechische Postanstalten auch in anderen Städten der Türkei. Aber anfangs der achtziger Jahre entbrannte durch Verschulden der griechischen Regierung ein Postkrieg, da diese so kurzsichtig handelte und die in den durch den Berliner Kongreß (1878) an Griechenland abgetretenen Gebieten die türkischen Postanstalten (welche sonst von selbst eingegangen wären) schließen ließ. Die Pforte verlangte die sofortige Einziehung der griechischen Postämter in der Türkei, und da Griechenland keine Folge leistete, machte die Türkei diesen Anstalten ein gewaltsames Ende.

(M. Andersch: Die deutsche Post in der Türkei, in China und Marokko. Berlin 1912, S. 53, 64. Vergl. Kebetzy: Revue générale du droit international public. 6.)

(7) Während des Krieges selbst jedoch selbst steigerten die griechischen Rheder die Marine nicht, wie sie gekonnt hätten, da sie sich nicht die günstige Konjunktur der Arbeitsgelegenheit für die Westmächte zunutze machten, sondern aus Neigung zu Rußland ihre Schiffe in den Heimathäfen zurückhielten. (Bernardakis, S. 241. 1885.)

(8) Erst das Gesetz vom 28. 5. 1887 schuf eine Kasse für die Gründung, Erhaltung und Betriebsführung der an den Küsten und Häfen nötigen Leuchttürme und Rettungsstationen.

(9) Fortschritte in Bezug auf Größe der Schiffe:

	Durchschnitt	
1841	35	tons
1869	62	„
1870	67	„
1871	69	„ (Moraitinis S. 382)

(10) Durch Gesetz vom 30. 1. 1872 wurden Flaggenzuschläge (surtaxe de pavillon) als Differenzialzölle eingeführt in Form von prozentualen Aufschlägen auf alle Waren, die durch fremde Schiffe eingeführt wurden. 1873 mußte das Gesetz wegen des österreichischen Widerstandes fallen. (F. Guckemann: Die Unterstützung der franz. Handelsmarine durch Prämien. Straßburg, Dissert. 1913.)

(11) Eine Folge dieses Hinzögerns war, daß die Fracht ausländischen Dampfern übertragen wurde, und daß der Seeverkehr Griechenlands, der vor den siebenziger Jahren zu 45% von griechischen Schiffen ausgeführt wurde, sank.

1871	27 %
1875	25 %

1882	13½%
1886	16 %

(12) Um den Verlust auszugleichen wurde am 1. Juni das Gesetz der Differenzialzölle vorgeschlagen. Waren, die aus Staaten stammten, welche griechische Schiffe oder Produkte durch höhere Zölle als die anderer Staaten belasteten, sollten auch eine um $^3/_{10}$ erhöhte Steuer tragen oder wenn sie zollfrei waren, 15% ihres Wertes als Zoll zahlen. Zur Einführung dieses Gesetzes kam es nicht, da man Repressalien von Seiten der anderen Staaten fürchtete.

(13) Fernerhin erlitt der griechische Handel Verluste im Schwarzen Meer, wo England sich als gefährliche Konkurrenz zu entwickeln begann.

(14) Hier muß erwähnt werden, daß der griechische Marineverein, der 1908 begründet und durch kgl. Verordnung von 1912 bestätigt wurde, sich ökonomischen, juristischen und statistischen Studien widmet. (Vergl. Andreades: Journal des économistes. 1913. S. 51.)

(15) Die Schäden, welche durch den Balkankrieg 1912 von den Türken der Handelsmarine zugefügt wurden, sind von der griechischen Regierung so berechnet:

Schiffe, welche in Konstantinopel behalten wurden oder Schiffe, welche im Schwarzen Meer abgesperrt wurden, wegen der Gefahr von den Türken in Konstantinopel behalten zu werden 26 555 912 frs. (Enquète dans les Balkans, S. 436.)

Während des Balkankrieges 1912 sind 87 Schiffe in Konstantinopel von den Türken zurückbehalten und 23 im Schwarzen Meer abgesperrt worden. (Enquète dans les Balkans, 1914, S. 240.)

Griechenland hat für Requisitionen und Entschädigungen der Schiffe 17 723 613 frs. berechnet. (Enquète dans les Balkans. S. 435.)

(16) Schon im ersten Kriegsjahre wurden 107 Dampfer mit 257 045 R.-T., d. h. 30% des Friedensbestandes der griechischen Handelsmarine von der Entente requiriert und Hunderte von Millionen gingen dadurch den griechischen Rhedern verloren. (Sakalis, 1918, S. 27.)

(17) Von allen Nationen, die am Weltkrieg teilgenommen haben, hat Griechenland, das einen so enormen Landgewinn zu verzeichnen hat, nur eine Kriegsschuld von zirka 2½ Milliarden Drachmen, d. h. pro Kopf der Bevölkerung 549 Drachmen, während sie in Frankreich pro Kopf 3158 frs, in England 4500 frs, in Italien 1680 frs beträgt. (Charles Gide bei Tsuderos, Paris 1919, S. 13 u. 78.)

(18) Eine eigene Abteilung wurde gegründet, deren Leiter aus einem Ministerialdirektor, Interessenten, Universitätsprofessoren und Fachleuten bestehen, die sich ausschließlich den Problemen der Handelsmarine zu widmen haben.

(19)

A) Während des Krieges versenkt durch den Feind.

	Zahl d. Schiffe	Größe	
Trampschiffahrt	136	359 187	R.-T.
Transatlantique	3	20 133	„
Küstenschiffahrt	9	8 623	„
	148	387 943	R.-T.

B) Verluste durch Seegefahren.

Trampschiffahrt	19	31 660	R.-T.
Transatlantique	2	18 782	„
Küstenschiffahrt	5	1 308	„
	26	51 750	R.-T.

C) Beschlagnahme durch die Alliierten.

	5	7 688	R.-T.

D) Verkäufe an das Ausland.

Trampschiffahrt	107	255 593	R.-T.
Küstenschiffahrt	7	4 024	„
	114	259 617	R.-T.

im ganzen:	293 Schiffe	706 998	B.-R.-T.

Jetziger Bestand.

Trampschiffahrt	79	190 562	R.-T.
Transatlantique	3	19 618	„
Küstenschiffahrt	89	56 425	„
	171	266 605	R.-T.

Verluste der griechischen Handelsflotte bis 1. 5. 1918 durch:

Unterseeboot	347 667	Tonnen Dampfer (ohne Segel)
Verkäufe	257 145	„
Andere Seegefahren	51 061	„
Beschlagnahme der Alliierten	10 421	„

d. h. 60%, wenn man vor Augen hat, daß Griechenland besaß: 666 294 B.-R.-T. (Sakalis, S. 14, 1918.)

Nach Lloyds Register hatte Griechenland Verluste während des Weltkrieges:

120 Dampfer	301 203	N.-R.-T.
7 Segel	1 768	„ (Ploutos 1919, S. 68.)

(20) Bezüglich der Berufsgliederung des griechischen Volkes habe ich folgende Zahlen anzuführen:

1861 Handelsmarine 19 303 Seeleute, d. h. 5,92% der Bevölkerung.
Im Auslande beschäftigt 3 338

d. h. 22 641 Seeleute innerhalb der alten Grenzen des griechischen Königreichs. (Liakopoulos, Revue statistique du royaume de la Grèce 1888, S. 20.)

1870 Handelsmarine 25 178 Seeleute,

1879 Handelsmarine 16 971 Seeleute, davon 814 pensionierte, d. h. 4,25% der Bevölkerung.
Im Auslande beschäftigt 5 180 (Panhellenios Syndrophos 1890, S. 329.)

1898 Handelsmarine 21 061 d. h. 3,05% der Bevölkerung, von diesen 690 pensioniert. (Panhellenios Syndrophos 1891, S. 800.)

1907 Handelsmarine 34 763 Seeleute, d. h. 13 pro Mille.
(Für die Richtigkeit der Statistik hafte ich nicht.)

Wenn die Berufsstatistiken der griechischen Bevölkerung entsprechend benützt wären, hätte man deutlich die Stagnation oder Verminderung der Zahl der Seeleute erkennen können, welche durch die verschiedenen Krisen sich gezwungen sahen, ihren Beruf zu wechseln. (Andreades in „Journal des Economistes" 1913, S. 414.) Die griechische Marine bot also nicht Platz genug für den Schiffernachwuchs, und die griechischen Küsten und Inseln „lieferten die Bemannungen der fremden Flotten, welche im Ägäischen Meer waren, und vor allem die türkische Flotte hatte ihre Besatzungen stets von den Griechen rekrutiert". (Paparigopoulos, B. 5, S. 630.)

(21) Die Liste verdanke ich der Güte meines Freundes L. Kotsatos und meines lieben Bruders Konstantin.

(22) Liste der Schiffsbrüche der griechischen Handelsmarine:

1882	5	Schiffe	675 Tonnen
1883	27	„	3 698 „
1884	25	„	4 025 „
1885	39	„	7 812 „
1886	32	„	4 718 „
1887	20	„	4 295 „
1888	15	„	3 564 „
1889	48	„	8 921 „
1890	21	„	4 711 „
	236		42 454

Totalverlust 1904—1912 (Bureau Veritas) der griechischen Handelsmarine:

Prozentsätze von Seeunfällen nach Tonnengehalt.

	Dampfer B.-R.-T.	Segler N.-R.-T.
1904	3,2%	0,4%
1905	6,1%	0,5%
1906	1,3%	0,7%
1907	2,1%	0,9%
1908	5,2%	2,0%
1909	2,2%	0,3%
1910	2,1%	0,2%
1911	5,1%	0,9%
1912	2,9%	0,5%

d. h. 1912 hatte Griechenland von allen seefahrenden Nationen den größten Prozentsatz der Totalverluste an Dampfern nach Tonnengehalt, 2,9%.

(23) Eine kgl. Verordnung vom 24. August 1912 regelt die Befugnisse der Arbeitsinspektoren, und ein Rundschreiben vom 20. Dezember 1912 verpflichtet zu der sofortigen Meldung von Unglücksfällen.

(24) Man verteilte früher gewöhnlich das Segelschiff in 69 Parten, wie folgt:

Schiff	10 Parten
Geliehenes Kapital	10 „
Schiffskapitän	3 „
Rechnungsführer	2 „
2 Offiziere der Schiffsmannschaft	4 „
Koch	2 „
4 bessere Vollmatrosen à 1½	6 „
30 Matrosen	30 „
4 Lehrlinge à ½	2 „
	69 Parten.

(Andreades, La marine marchande grecque in „Journal des Economistes“ 1913, Sept., S. 411.)

(25) Heutzutage dienen hauptsächlich für die Küstenschiffahrt, außer den schon genannten, folgende Seeschiffahrts-Unternehmungen, welche zum großen Teil über unbedeutende Kapitalien verfügen: Achaiki, Korinthiaki, Chiaki, Macedoniki, Kritiki, Mikrasiatiki, Paneuboiki, Goulandris, Gebrüder Pantelis, Hadjis, Kabounidis, Patropoulos-Kartagas, Gianoulatos, Hadjifrangoulis, Belliotis, Papagiannakis & Kapetanakis, Blanspoulos, Hadjikonstantis, Mangos & Co., Diakaki, Philippidis & Jakobidis, Kerkyraiki, G. Emperikos, Maurogordatos, Anatoliki, Hieronymos & Drakopoulos, Pourlotos & Marketos.

(26) Charakteristisch ist das Verhältnis der Vermehrung der Schiffe der Trampreederei zu denen der Küstenschiffahrt. 1892—1894 kamen in die Häfen Griechenlands 16 neue Dampfer mit 20 490 R.-T., alle für die Trampschiffahrt, in einer Zeit, wo die Küstenschiffahrt Griechenlands nur um 9 Dampfer mit 1170 Tonnengehalt vermehrt wurde. (Lampridis, S. 75.)

(27) Nach englischen Angaben betragen bei einem griechischen Schiff von 4000 Tonnen Tragfähigkeit die Kosten für Heuer und Verpflegung der Mannschaft 7 Pfund pro Tag, während sie auf einem englischen Schiffe 10 Pfund betragen. Andere Schätzungen geben die Differenz sogar noch viel höher. (Huldermann, Geschäftslage und Entwickelung der Seeschiffahrt 1911—1913, S. 24.)

(28) Z. B. trat speziell für die griechische Marine Ende der vierziger Jahre wegen der hohen Frachten ein reger Bau von Schiffen ein. Wegen des großen Angebotes an Schiffsraum entstand aber zu Anfang der fünfziger Jahre eine Krise. (Bernardakis, S. 241, 1885.)

(29) Nicht nur als Frachtmarkt, sondern auch als Heimat der Reeder kommen diese Häfen in Betracht. Schon 1892 waren von 119 Dampfern mit 80 451 R.-T., die die griechische Flagge trugen, im Besitz von Auslandsgriechen 63 Dampfer mit 56 451 R.-T., d. h. $^4/_5$ der gesamten Tonnage. Ein ansehnlicher Teil gehörte den Reedern von Chios, das damals noch türkisch war. (Lampridis, Die griechischen Kolonien, 1895, S. 74.)

30) Speziell für die Trampreederei bestehen zwei Aktiengesellschaften, die von Chioten begründet sind. Es handelt sich um die „Chiaki Schiffahrtsgesellschaft" von Saliaris 1918 gegründet, die über 8 Dampfer verfügt. Wie aus den ersten Jahresbilanzen zu ersehen ist, beruht sie auf sehr gesunder Grundlage. (Vergl. Ploutos 1919, S. 428.) Ferner ist es die See- und Handelsgesellschaft „Michalinos", welche 1912 begründet wurde. Diese Gesellschaften berechtigen zu den schönsten Hoffnungen.

(31) An dieser Stelle möchte ich feststellen, daß die Auswandererfrage in Griechenland sehr akut ist, aber auf Grund des vorhandenen Materials ist sie noch nicht spruchreif. In diesem Zusammenhange möchte ich nur erwähnen, daß die Landwirtschaft auf der einen Seite Mangel an Arbeitskräften erleidet, während andrerseits immer weiter Abwanderungen nach dem Auslande erfolgen. Nicht sozialer Abschaum des Volkes verläßt etwa unter Druck die Heimat, sondern gerade die besten Elemente sind es. Der Grund ist die natürliche Veranlagung des Griechen, der seit Jahrtausenden mit Vorliebe in fremde Länder wandert. Als Gründe für die Auswanderung kamen hauptsächlich in Betracht: Sinken des Goldkurses, schlechte Agrarverhältnisse besonders im Peloponnes, nur vereinzeltes Vorhandensein von Kleingrundbesitz und Eingehen der früher so ertragreichen Schwammfischerei im Ägäischen Meere.

Auswanderer 1885—1901: 188 245 hauptsächlich nach Nordamerika. 9,5½ pro Mille der Bevölkerung wandert jährlich nach dem Auslande. In Italien 5,8 pro Mille. (Enquête dans les Balkans, S. 241.)

Griechische Auswanderung nach den Vereinigten Staaten von Amerika, 1885—1911:

1885	172
1886	104
1887	313
1888	782

1889	152
1890	524
1891	1105
1892	660
1893	1072
1894	1356
1895	597
1896	2175
1897	571
1898	2339
1899	2333
1900	3711
1901	5210
1902	8104
1903	14090
1904	11343
1905	10515
1906	19489
1907	36580
1908	21415
1909	14100
1910	25880
1911	28126

(Enquête dans les Balkans, Paris 1914, S. 438.)

Geldsendungen aus Amerika nach Griechenland 1902—1912:

1902	66 475 frs.
1903	267 364 „
1904	704 943 „
1905	1 734 967 „
1906	7 485 685 „
1907	13 956 494 „
1908	9 555 209 „
1909	13 727 693 „
1910	20 427 062 „
1911	19 579 887 „
1912	29 950 000 „

(Enquête dans les Balkans, Paris 1914, S. 438.)

1910	53 836 460 frs.
1911	47 323 059 „

Depositengelder aus Amerika in den Banken Athens.

Während des Balkankrieges sind auf eigene Kosten 57 000 aus Amerika nach dem Heimatlande zurückgekehrt, um an dem Kriege teilzunehmen.

Der bedeutende Aufschwung, den der Handel mit Amerika in letzter Zeit genommen hat, ist so z. B. ein Grund für die Beschaffung großer Schiffe für die griechische Marine und hat einen günstigen Einfluß auf die griechische Zahlungsbilanz ausgeübt.

Bei der Gründung von Schiffahrtsgesellschaften für Auswanderer verdienten die entsprechenden Einrichtungen im Deutschen Reiche, wie die Hamburg-Amerika-Linie, die speziell für Auswanderer errichtet ist, studiert und nachgeahmt zu werden, denn dann könnte Griechenland wegen seiner hervorragenden geographischen Lage den gesamten Strom der Auswanderer aus Kleinasien und vom Schwarzen Meer in die griechischen Häfen ziehen.

(32) Nach der Bilanz für das Jahr 1919 sind als Aktivposten für die Gesellschaft gebucht:

11 840	Aktien der „Basiliadis" A.-G.	1 527 360,— frs.
15 784	Aktien der eigenen Gesellschaft	5 443 582,50 „
2575	Aktien der Gesellschaft für Seeunternehmungen	213 725,— „
		7 184 667,50 frs.

Im gleichen Jahre erzielte die Gesellschaft einen Reingewinn von 6 905 652 frs., d. h. 31 frs. pro Aktie.

(33) Griechische Reederkreise in Piräus geben folgende Zahlen über die Gewinne der griechischen Handelsmarine in den Kriegsjahren 1914—1917:

1914	200	Millionen Drachmen
1915	140	„ „
1916	220	„ „
1917	187	„ „

Die Gewinne aus Schiffsverkäufen oder Entschädigungen für versenkte Schiffe sind mit eingerechnet. (Der Balkan, 1918, S. 601.)

(34) Die Preise für alle Schiffe erlangten eine außergewöhnliche Höhe; so kostete ein 7500 Tonnen Frachtdampfer:

1905	37 000 frs.
1913	36 000 „
Ende 1914	60 000 „
Ende 1915	93 750 „
Ende 1916	160 000 „

(Wingen, Die internationale Schiffsraumnot. Jena 1916.)

(35) Es wurden zwar vor dem Kriege und während desselben 15 verschiedene Unternehmungen gegründet, statt dessen wären aber ein bis zwei leistungsfähige wünschenswerter gewesen. (Vergl. Tsouderos, S. 223.) Dieselben erzielten hohe Gewinne, so z. B. hatte die „Pigasos" Seeversicherungsgesellschaft für das Jahr 1918 457 237 Dr. Gewinn, mit einem Aktienkapital von 2 000 000 Drachmen.

(36) Nach der Türkei wurden aus Griechenland exportiert:

	1910/11	1911/12	1913/14
Ruderboote, Leichter und Segelschiffe . . .	28%	5%	85%

Die Zahlen zeigen den Anteil am Wert in Hundertteilen. (Renner, Der Außenhandel der Türkei vor dem Weltkriege. Berlin 1919. S. 215.)

(37) 1813 zählten die hauptsächlichsten Häfen Griechenlands 615 Schiffe mit 153 580 Tonnen. (Pouqueville, B. 5.)

(38) Herner führt ein Beispiel für die Hafenabgaben in Piräus von diesem Dampfer, 3576 B.-R.-T., 2293 N.-R.-T., auf:

Lotsgeld gemäß Vereinbarung	1.	5.	0	£
Visa des Gesundheitspasses	0.	6.	0	„
Sanitätsgebühren	0.	8.	0	„
Leuchtfeuergebühren 2298 × 0,35 Dr. = 804,30 Dr.				
Der Dampfer löschte weniger als $^1/_5$ der Tonnage	32.	3.	5	„
Ärztegebühren	0.	10.	0	„
	34.	12.	5	£
	= 706,29 Mk.			

(Herner, Hafenabgaben und Schiffsvermessung. Jena 1912. S. 47.)

(39) An dieser Stelle möchte ich betonen, daß der Kanal von Korinth eine bedeutende Verkürzung des Weges schuf.

(40) Tiefe der Häfen. Michalsen, Meereskunde, 1914. Riesenschiffe, S. 37—40.

Meerestiefe bei mittlerer Flut:

Tunis	8	m
Tanger	9	„
Korinthkanal	9	„
Venedig	9	„
Palermo	10	„
Brindisi	10	„
Genua	15	„
Marseille	18	„
Suezkanal	10	„
Toulon	11	„
Smyrna	13	„
Konstantinopel	45,7	„
Fiume	25,5	„
Piräus	14	„
Neapel	34	„

(41) 1833—1840 sind in Syra 613 Schiffe gebaut. (Evangelidis, Geschichte Otto's, S. 218.)

(42) 1888 besaß Syra von der gesamten griechischen Seglerflotte fast die Hälfte (von 1375 Schiffen 502, von 218 000 tons 96 000), von 79 griechischen Dampfern 30 (von 37 000 tons 9000). (Philippson, Beiträge zur Kenntnis der griechischen Inselwelt, S. 39.)

(43) 1911 liefen im Hafen von Syra an insgesamt 1360 Dampfer mit einem Gesamtgehalt von 1 341 271 tons, davon:

1087	griechisch
137	englisch
45	österreichisch
32	französisch
25	deutsch
13	amerikanisch

Den Hafen verließen zu gleicher Zeit 1358 Dampfer mit einem Gesamtgehalt von 1 338 227 tons. (D. L. Z. 1912. 20. 1. 12. S. 22.)

(44) Von gewisser Bedeutung ist der durch Gesetz vom 19. Januar 1912 berufene Handelsmarinerat, der dem Staat in Marinefragen bei-

zustehen hat und außerdem das Handelsgesetzbuch auf der Höhe zu erhalten hat, das ja die wichtigste Quelle des Privatrechts für die Schiffahrt ist.

(45) Import 1911—12:

Kohlen	20 000 000 frs.	nur aus England,
Im ganzen	21 296 000 „	aus allen Ländern.

Literaturangaben.

About, E. La Grèce contemporaine. 2. édet. Paris 1855.

Andersch, Max. Die deutsche Post in der Türkei. Berlin 1912.

Andreades. Les fiances de la Grèce in „Journal des Economistes" 1915. La marine marchande grecque in „Journal des Economistes" 1913. Sept. Oktbr.

Bernardakis, A. V. Über den Handel Griechenlands. Athen 1885. (gr.)

Borght, van der. Das Verkehrswesen. 1912. 2. Auflg.

Chrysanthakopoulos u. Flogaitis. Abhandlung über das griechische Seehandelsrecht. Athen 1892. (gr.)

Dix, A. Zwischen zwei Welten. Die Völkerbrücke des Balkans. Dresden 1917.

Enquête dans les Balkans. Dotation Carnegie. Paris 1914.

Gabrielidis. Unsere Handelsmarine. Athen 1918. (gr.)

Gorgorinis, Spyr. Marinekodex 1—2. Athen. (gr.)

Grotewold. Die deutsche Schiffahrt in Wirtschaft und Recht. 1914.

Grunzel, J. Bericht über die wirtschaftliche Lage Griechenlands. Wien 1906.

Handelspolitik, die, der Balkanstaaten. Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Band 51. 1892. Leipzig.

Herner, H. Hafenabgaben und Schiffsvermessung. Kiel 1912.

Herzberg. Neueste Geschichte Griechenlands. Gotha 1879.

Huldermann. Die Subventionen. 1909.

Jorga, N. Geschichte des Osmanischen Reiches. Gotha 1908—13. I—V.

Kontojannis, P. Die Griechen zur Zeit des russisch-türkischen Krieges (1768—1774). Athen 1903. (gr.)

Koutsobilis, M. Marineverordnungen. (Verschiedene Jahrgänge.) (gr.)

Kyriakidis, E. Geschichte des zeitgenössischen Griechentums. 1—2. Athen. (gr.)
Lampridis, I. Die griechischen Kolonien. Athen 1894. (gr.)
Lefeuvre-Méaulle. La Grèce économique et financière. Paris 1916.
Makryjannis, E. Seerecht und Handelsmarine. Athen 1909. (gr.)
Mansolas, A. Statistische Arbeiten 1867, 1876. (gr.)
Maull, Otto. Kultur- und politisch-geographische Entwicklung und Aufgaben des heutigen Griechenlands (in Mitteilungen der geogr. Gesellschaft in München 1915. S. 91—171).
Maurer, v. Das griechische Volk. 1—3. Heidelberg 1835.
Mendelssohn-Bartholdy. Geschichte Griechenlands von 1453. I—II. Leipzig 1870—1874.
Moraitinis, P. La Grèce telle, qu'elle est. Paris 1877.
Morawitz. Les finances de la Turquie. Paris 1902.
Murken, E. Die Grundlagen der Seeschiffahrt. Berlin 1904.
Nikolaïdes. Griechenlands Anteil an den Balkankriegen. 1912—1913.
Panagistopoulos, P. Die Fischerei in Griechenland 1914. (gr.)
Paparigopoulos, K. Geschichte der griechischen Nation. 1—5. (gr.)
Panhellenios Syndrophos. Athen 1890/91. (gr.)
Philippson. Land und See der Griechen.
Die geographische Grundlage der Politik Griechenlands.
Das Mittelmeergebiet.
Kleinasien, Handbuch der regionalen Geologie. B. V. 2. Heidelberg 1918.
Peloponnes.
Poulimenos, A. Die soziale Frage in Neugriechenland. Leipzig 1914.
Pouqueville. Voyage de la Grèce. 5. Band. 1877.
Schrödter. Die englische Handelsschiffahrt. Berlin 1907.
Sakalis, G.*) Die griechische Handelsmarine. Athen 1916. (gr.)
Die Handelsmarine und die Besteuerung der außerordentlichen Gewinne. Athen 1917. (gr.)
Unsere Handelsmarine in Gefahr. Piräus 1918. (gr.)
Die Marine während des Krieges und nach dem Kriege. Athen 1919. (gr.)

*) Die angeführten Werke verdanke ich den liebenswürdigen Bemühungen des Herrn Dr. Rhodokanakis, Mitglied der griechischen Kammer.

Stamatiu, J. Le commerce intérieur de la Roumanie. Paris 1914.
Struck. Zur Landeskunde Griechenlands.
Sygros, Andreas. Memoiren. Athen 1908. 1—3. (gr.)
Thiers, K. Deutsche Schiffahrtspolitik. Leipzig.
Thiersch, F. De l'état actuel de la Grèce. Leipzig 1833. 1—2.
Trikupis. Geschichte der griechischen Revolution. Athen. 4 Bde. (gr.)
Tsuderos. Le relèvement économique de la Grèce. Paris 1919.

Wiedenfeldt. Die nordwesteuropäischen Seehäfen. Berlin 1903.
Wirth, A. Der Balkan. 1914.
Wilhelm, A. Das moderne Griechenland. Wien 1916.

Sammelwerke und Zeitschriften.

Balkan-Revue (Zeitschrift).
Bulletin des griechischen Finanzministeriums. (Verschiedene Jahrgänge.)
Bulletin des griechischen Ministeriums für Volkswirtschaft. (Verschiedene Jahrgänge.)
Denkschrift der Handelskammer. Piräus 1908.
Deutsche Levante-Zeitung. (Verschiedene Jahrgänge.)
Deutschland und Griechenland. Halle 1916.
Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 3. Aufl. Jena 1909—11. Band 1—8.
Jahrbuch der internationalen Vereinigung für vergleichende Rechtswissenschaftslehre und Volkswirtschaftslehre. Herausgegeben von Bernhöft und F. Meyer, Mannheim. (Verschiedene Jahrgänge.)
Königl. griechischer Staatsanzeiger. (Verschiedene Jahrgänge.)
Liste des bâtiments de la Marine hellénique. (Verschiedene Jahrgänge.)
Lloyds Register of British and foreign Shipping. Versch. Jahrgänge.
Revue der Rechts- und Staatswissenschaften. Athen 1908. (gr.) (Für Koutoupis: Über den Schutz der Handelsmarine.)
Weltwirtschaftliches Archiv.
Wörterbuch der Volkswirtschaft, herausgegeben von Elsner. 3. Aufl. Jena 1909. 1—2.

Lebenslauf.

Geboren bin ich, Alexander N. Pachnos, am 20. September 1890 zu Chios (Griechenland) als Sohn des Großkaufmanns Nikolas A. Pachnos und seiner Ehefrau Argyro geb. Palavizi. Ich bin griechisch-orthodoxer Konfession.

Ich besuchte das humanistische Gymnasium meiner Vaterstadt und legte im Juni 1908 die Reifeprüfung ab.

Michaelis 1908 ließ ich mich in der Universität Athen immatrikulieren und wandte mich dem Studium der Geschichte und Theologie zu. Am 22. Dezember 1912 promovierte ich daselbst.

Michaelis 1913 bezog ich die Universität Berlin, um mich dem Studium der Staatswissenschaften, der Geschichte und Philosophie zu widmen. Hier hörte ich die Vorlesungen der Herren Professoren Ballod, Dessoir, Eberstadt, Frischeisen-Köhler, Herkner, Jastrow, Eduard Meyer, Nußbaum, Reich, Riehl, Ferd. Jakob Schmidt, Sering, Sombart, Stammler, Stumpf, Triepel und von Wilamowitz-Möllendorf. Mehrere Semester nahm ich an den Seminarübungen der Herren Professoren Herkner, Ed. Meyer, Ferd. Jakob Schmidt und Sombart teil.

Allen meinen hochverehrten Lehrern bin ich auf immer zu herzlichstem Dank verpflichtet, insbesondere ist es mir ein Bedürfnis, dies dem Herrn Prof. Herkner auszusprechen.

Meiner sehr verehrten Kollegin Frl. Dr. Ilse Grand möchte ich an dieser Stelle für ihre stetige liebenswürdige Bereitwilligkeit meinen herzlichsten Dank aussprechen.

Buchdruckerei M. Nay, Berlin W 30, Eisenacher Str. 28.